

МАП

МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



INTERNATIONAL ROAD HAULS

Во имя лучшего будущего



Уважаемые коллеги!

Наступает Новый год. Как всегда, в этот период принято подводить итоги. Уходящий год оказался для всех нас трудным. И мы достаточно хорошо понимаем, что кризис еще не кончился. Тем не менее появилась стабильность в работе, объемы перевозок постепенно возрастают, и экономическая ситуация в стране меняется к лучшему.

Что пожелать нам всем в Новом году? Конечно, в первую очередь — удачи во всех делах и начинаниях. Пусть 2010-й станет началом нового подъема. Пусть развивается российский рынок международных автоперевозок, и у наших компаний всегда будет работа. Пусть будет покой и уют в наших семьях, и пусть в наступающем году сбудутся все наши мечты.

АСМАП всегда стоит на страже ваших интересов. И эти новогодние пожелания — наши с вами планы на будущее.

От себя лично и от имени администрации АСМАП поздравляю всех членов Ассоциации с наступающим Новым годом и Рождеством.

Счастья вам, здоровья и радости!

Ваш Е. Москвичев

«Международные автомобильные перевозки»
№ 6, ноябрь – декабрь 2009 года
Подписные индексы в каталоге
«Роспечати» 29876 и 80271
Регистрационное свидетельство № 015455
Учредитель и издатель –
Ассоциация международных
автомобильных перевозчиков (АСМАП)

Редакционный совет:
В.Б. Ефимов, президент Союза
транспортников России
Ч.Ш. Измайлов, председатель
Исполкома КТС СНГ
С.Н. Катырин, вице-президент ТПП РФ
А.Н. Курушин, генеральный
директор АСМАП
Н.С. Лямов, зам. министра транспорта РФ
Е.С. Москвичев, президент АСМАП
В.И. Мохначев, председатель ЦК
профсоюза работников АТ и ДХ
М.А. Низов, председатель
технической комиссии МСАТ
И.Б. Рунов, постоянный
представитель МСАТ при РФ и СНГ
Ю.С. Сухин, почетный президент,
председатель Правления АСМАП
В.В. Швецов, заместитель
начальника ГУ ГИБДД МВД РФ

Председатель редколлегии –
зам. генерального директора АСМАП
Е.Д. Судаков

Главный редактор А.Е. Камчатова
Заместитель главного редактора
В.Б. Романова
Главный художник В.А. Блохин
Корректор Н.В. Яровикова
Переводчик В.М. Бородин
Адрес редакции: 125319, Москва,
Ленинградский пр-т, 64
Телефон: (499) 155-01-49, (495) 232-66-27
Факс: (495) 232-66-28
<http://www.asmap.ru>, www.map.asmap.ru
E-mail: kamchatova@asmap.ru,
romanova@asmap.ru

За точность опубликованной информации
ответственность несут авторы публика-
ций, за достоверность информации в ре-
кламных публикациях – рекламодатели.
Редакция оставляет за собой право
отказать в публикации рекламы,
не соответствующей концепции журнала.
Перепечатка материалов «МАП» возмож-
на только с разрешения редакции, при
этом ссылка на «МАП» обязательна.

Отпечатано
в ООО ПО «Периодика»
107005, Москва, Гарднеровский пер., д. 3 стр. 4
Заказ № 11065

«International Road Hauls»
№ 6, November – December 2009
Editor-in-Chief Antonina Kamchatova
Deputy Editor-in-Chief
Victoria Romanova
Art-Director Valery Blokhin
Translated by Victor Borodin
Proof Reader Natalia Yarovikova
Editorial office: 64, Leningradsky Prospect,
125319 Moscow, Russia
Phone: (495) 232-6627, (499) 155-0149
Fax: (495) 232-6628
Published by ASMAP (Association
of International Road Carriers)
Appears bimonthly in Russian and English



АСМАП

Юбилей

- 2** С любовью к профессии
- Регионы**
- 3** Кто станет лучшим?

ОБЩЕЕ ДЕЛО

Совещания, конференции

- 6** На пути модернизации
- Безопасность**
- 14** Сделаем дороги безопаснее
- Точка зрения**

- 18** Вопросов больше, чем ответов

- 23** «Золотая колесница»

Совещания, конференции

- 24** Ориентир – мировой опыт
- Проблемы и решения**

- 30** Под колесами проблем

- 32** Кто защитит интересы рос-
сийских перевозчиков

ГЛОБУС

Протокольный отдел

- 36** XXIX заседание КТС СНГ
- 40** Заседания
Межгоссовета ЕврАзЭС

- 42** Осенняя сессия IRU

Новости

- 49** Экономика восстанавливается

Совещания, конференции

- 50** Диалог о будущем

ТЕХНИКА

Будем знакомы

- 54** «Слонодром»

НАШИ КОНСУЛЬТАЦИИ

- 56** Новости законодательства

ENGLISH VERSION

- 61**

С любовью к профессии

12 декабря 2009 г. принимал поздравления с 50-летним юбилеем Рафик Сулейманович Сулейманов, член Правления АСМАП, опытный транспортник и глубоко всеми нами уважаемый человек.



Текст В. Романова

Рафик Сулейманов — не просто профессионал высшего класса, он делает свою работу с любовью. А как иначе объяснишь, почему в разгар жесточайшего кризиса возглавляемое им предприятие увеличило объем перевозок, приобрело еще 20 единиц подвижного состава, расширило штат на 20 человек, в полном объеме выполнило все лизинговые обязательства и перечислило немалые средства на благотворительность — школам, детским садам, больницам?

Когда Р. Сулейманов создавал в Великом Новгороде СП «НБИ Транспорт-Сервис», международные перевозки только-только либерализовали. Откуда было законопослушному

российскому гражданину взять первоначальный капитал? И он предложил принять участие в совместном предприятии в размере 50% гражданину ФРГ, занимавшемуся аналогичным бизнесом. Умелое руководство, тщательный расчет и такие механизмы финансирования, как кредиты и лизинг, позволили предприятию стабильно развиваться, а поскольку иностранный партнер принимал в этом пассивное участие, довольно скоро его доля была выкуплена.

Сегодня «НБИ Транспорт-Сервис» полностью удовлетворяет спрос на перевозки экспортно-импортных грузов большинства предприятий Новгородской области, много лет в жесткие сроки осуществляет доставку российских периодических печатных изданий в зарубежные страны, и ни разу не нарушило взятых на себя обязательств. Под руководством Р. Сулейманова оно превратилось в современную фирму с хорошо обученным персоналом, использующую новейшие технические средства и технологии и многие годы сохраняющую финансовую стабильность. Всем сотрудникам предоставляются социальные гарантии, и генеральный директор всегда готов помочь им в решении сложных проблем.

В работе Рафику Сулеймановичу, несомненно, помогает его природная харизма. Человек интеллигентный, обаятельный и безупречно вежливый, он легко располагает к себе людей. А если прибавить к этому свободное владение несколькими иностранными языками, становится понятно, отчего предприятию нетрудно наладить контакты с контрагентами.

Грамотный экономист, Р. Сулейманов занимается развитием не только своего предприятия, но и всей транспортной отрасли. Уже не первый год он входит в Правление АСМАП, а в 2008 г. был избран его Председателем и активно работал в этом качестве в течение года. Заслуги Р. Сулейманова неоднократно отмечались отраслевыми и государственными наградами. А в конце 2009 г. он был награжден орденом «Профессионал России».

Поздравляем Рафика Сулеймановича с юбилеем и от всей души желаем ему крепкого здоровья, семейного благополучия и новых успехов!

Кто станет лучшим?

Всероссийский Конкурс АСМАП «Перевозчик года» ежегодно проводится среди действительных членов Ассоциации для определения лучших предприятий. В этом году с целью совершенствования организации проведения конкурса в Положение о нем внесены существенные изменения.

Текст А. Камчатова и А. Клопичев

Критерии определения победителей не-ного изменились, но последствия кризиса тут ни при чем. Просто условия работы международных автомобильных перевозчиков в разных Федеральных округах существенно отличаются друг от друга, и прежняя методика отбора номинантов допускала не во всем одинаковую трактовку общих правил в зависимости от особенностей ведения бизнеса в каждом регионе. Новые правила оценки результатов работы предприятий стали более объективными.

Как гласит «Положение о Конкурсе», его номинантами могут стать действительные члены АСМАП, «сумевшие добиться в истекшем году высоких результатов работы за счет повышения конкурентоспособности предприятия и внедрения передовых технологий, ориентированных на повышение эффективности производственных процессов и качество оказываемых услуг».

Лучшие предприятия отныне будут определяться в следующих категориях: среди компаний с численностью подвижного состава от 1 до 20 транспортных средств, от 21 до 50 ТС, от 51 до 100 ТС и свыше 100 автопоездов, а также среди пассажирских перевозчиков.

Минимальное количество участников конкурса «Перевозчик года» в каждом региональном подразделении — не менее трех для каждой категории грузовых предприятий и не менее двух для пассажирских.

Если в каком-либо региональном подразделении номинантов окажется менее трех, конкурс проводиться не может.

Номинанты, как и прежде, должны иметь безупречную репутацию и отвечать ряду требований, в числе которых — отсутствие нарушений процедуры МДП и разрешительной системы, а также дорожно-транспортных происшествий по вине водителей предприятия, стабильная динамика обновления парка, финансовая устойчивость и социальная программа



и, что немаловажно, реальный практический вклад в работу АСМАП и развитие международных перевозок в целом. Ведь по-настоящему достойные компании, лучшие из лучших, должны работать не только во благо своего предприятия, но и всей Ассоциации, а значит, национального рынка международных перевозок, экономики региона и всей страны.

Номинанты конкурса должны представить заполненные анкеты (бланк анкеты можно найти на сайте www.asmap.ru в разделе «Перевозчик года») в филиал АСМАП по месту нахождения предприятия до 11 марта 2010 г. Рабочие комиссии в региональных подразделениях на основе утвержденной методики рассматривают анкеты и совместно с Региональным советом АСМАП определяют место и время награждения победителей в своих Федеральных округах и до 11 апреля 2010 г. представляют сведения о победителях в Оргкомитет, который уже определяет победителей Всероссийского Конкурса — по одному в каждой из пяти установленных номинаций.

Вручение наград традиционно будет проводиться на Общем собрании членов АСМАП в мае 2010 г.

Дорогие друзья!

Оглядываясь на непростой 2009 год, мне хотелось бы подвести под ним черту. Сложная ситуация на рынке требовала от нас в уходящем 2009 году новых решений и их оперативного воплощения.

Подобные испытания являются проверкой на прочность для профессионалов любой сферы, именно поэтому мы счастливы иметь надежного партнера в лице Ассоциации международных перевозчиков России. ЗАО «Мерседес-Бенц РУС» крайне высоко оценивает деятельность АСМАП и дорожит своим сотрудничеством с Ассоциацией. Этот непростой год близится к концу. Мы искренне надеемся, что в следующем году экономика, а вместе с ней и автомобильная отрасль в России, начнут постепенно выходить из кризиса. Я рад возможности поздравить со страниц журнала «МАП» всех работников АСМАПа, а также членов ассоциации с наступающим Новым годом и искренне пожелать успехов в непростой работе, а также осуществления самых смелых ваших мечтаний!

Генеральный директор ЗАО «Мерседес-Бенц РУС»

Юрген Зауер



Уважаемые читатели журнала! Дорогие друзья!

Примите наши искренние поздравления с наступающим Новым годом! Это прекрасный повод, чтобы пожелать вам добра, отличного настроения, большого счастья и исполнения всех ваших желаний. Пусть 2010 год принесет в ваш дом радость, удачу и стабильность. Уверены, что благодаря вашей энергии, высокому профессионализму и целеустремленности, задачи, стоящие перед вашей компанией, будут успешно решаться и в новом году.

Желаем вам осуществления задуманных планов, огромных успехов, новых открытий и мудрых решений!

С Новым годом и Рождеством!

Генеральный директор ООО «Скания-Русь»

Ханс Тардель



Дорогие читатели журнала МАП!

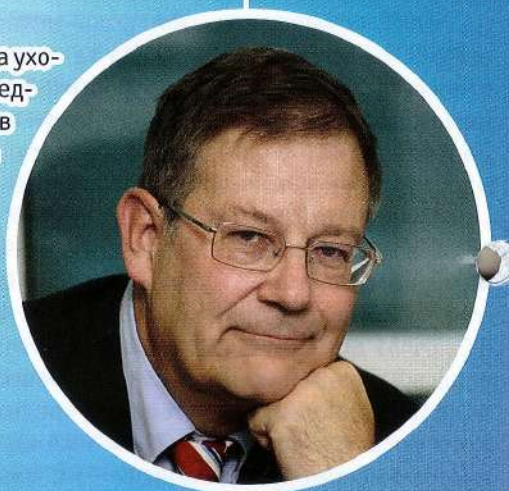
В преддверии наступления Нового года принято подводить итоги года уходящего. Этот год стал для нас всех непростым. Система управления предприятия прошла проверку на прочность. Но мы выстояли: переехали в новый офис на Дорожной, осуществили важные проекты. Одним из них стал, как в 2007 году, автопробег Mobil Воронеж - Сочи, где АСМАП и MAN снова встретились как добрые и надежные партнеры.

Что хочется пожелать в новом 2010 году? Чтобы все наши ожидания конца кризиса наконец-то сбылись. Чтобы наши машины покупали вы, наши клиенты. Чтобы сервис вас радовал своими услугами. А мы со своей стороны обещаем, что наше сотрудничество останется таким же продуманным, как и все эти годы.

Счастья, удачи, процветания в делах!

Генеральный директор ООО «MAN Автомобили Россия»

Пер Густав Нильссон



Дорогие друзья!

Компания «М2М телематика» сердечно поздравляет вас с Новым Годом и Рождеством!

Пусть наступающий 2010 год принесет вам много радости, счастья и успеха. Пусть в вашем доме царит любовь, гармония и взаимопонимание. Пусть удача станет вашим постоянным спутником!

Новый год обязательно откроет перед вами новые перспективы и возможности, и в нем будет много места ярким, счастливым и незабываемым моментам.

Мы желаем, чтобы все дороги мира были у ваших колес!

С уважением,

**коммерческий директор Алексей Смятских
директор по маркетингу Светлана Хадонова**

Дорогие друзья и коллеги!

От имени всего коллектива компании «VH-DAF-Moscow» и от себя лично сердечно поздравляю коллектив АСМАП с новым 2010 годом. Мы надеемся, что плодотворная и многогранная деятельность Ассоциации будет и в дальнейшем способствовать процветанию России. Мы убеждены в том, что исторически сложившиеся отношения дружбы и взаимопонимания между нашими компаниями будут и впредь крепнуть и развиваться в духе стратегического партнерства.

**С уважением,
генеральный директор «VH-DAF-Moscow»
Серж Ван Холе**



2009 год был трудным для всех без исключения производителей коммерческой техники. В частности, спад на российском рынке грузовиков составлял до 90 %. Тем не менее, в этих сложных условиях Renault Trucks сумела не только удержать позиции, но даже увеличить свою долю рынка. В 2010 году мы предполагаем еще больше расширить наше присутствие благодаря запуску собственной сборочной линии на заводе в Калуге.

Иметь статус российского производителя для нас большая честь и в то же время стратегическая задача, потому что мы рассматриваем российский рынок как имеющий огромный потенциал развития. К тому же калужский завод – единственный, построенный за пределами Франции.

Таким образом, для Renault Trucks это одновременно и вызов и замечательная возможность стать ключевым игроком российского рынка. Для этого мы планируем активно развивать партнерство с отечественными производителями кузовного оборудования и демонстрировать наши достижения на выставках.

Я уверен, что 2010 будет годом начала подъема для наших предприятий и позволит нам всем скорее преодолеть последствия кризиса.

От себя лично и от всей команды «Рено Тракс Восток» я поздравляю вас с наступающим Новым годом и желаю вам и вашим близким всего самого наилучшего!

**С уважением и сердечными пожеланиями добра и счастья,
генеральный директор ООО «Рено Тракс Восток»
Фабрис Горлье**

Уважаемые дамы и господа!

Разрешите мне от лица компании Volvo и от себя лично поздравить Вас с наступающим Новым годом и Рождеством, и пожелать крепкого здоровья, успехов в ведении бизнеса, радости от общения с родными и близкими и новых впечатлений от жизни!

Пусть 2010-й год принесет всем нам надежду на перемены к лучшему и побольше сил, чтобы преодолеть все трудности непростого периода в экономике.

Хотел бы заверить, что Volvo, несмотря ни на какие сложности, останется для Вас надежным деловым партнером, предлагая непревзойденное комплексное транспортное решение для международных автоперевозчиков из России.

Счастья и удачи в Новом году!

**Искренне Ваш,
генеральный директор Volvo в России
Ларс Корнелиуссон**





На пути модернизации

По случаю 200-летия со дня создания транспортного ведомства и образования на транспорте в Москве состоялся ряд мероприятий. В работе Международного транспортного форума и выставки «Транспорт России: становление, развитие, перспективы» активное участие приняли руководители АСМАП и входящих в Ассоциацию транспортных компаний.

Текст А. Камчатова, В. Романова. Фото В. Блохин

От студента до президента

18 ноября в Колонном зале Дома Союзов состоялась научно-практическая конференция «Транспортное образование и наука. Опыт, проблемы, перспективы».

На пленарном заседании выступили заместитель председателя Правительства РФ С. Иванов, председатель комитета Государственной Думы РФ по транспорту С. Шишкарев, министр образования и науки РФ А. Фурсенко, министр транспорта РФ И. Левитин, президент Российской

Академии транспорта А. Мишарин, почетный президент АСМАП Ю. Сухин и др.

С. Иванов в своем приветствии подчеркнул, что первое отечественное учебное заведение транспорта — Институт корпуса инженеров путей сообщения — было учреждено одним и тем же манифестом императора Александра I от 20 ноября 1809 г. одновременно с созданием Управления водяными и сухопутными сообщениями. Уже тогда было положено начало проведения государственной политики, предусматривающей неразрывную связь транспортной



отрасли и транспортного образования.

И. Левитин сообщил, что за последнее время система транспортного образования подверглась серьезной модернизации, которую Минтранс России провел при поддержке Правительства, Министерства образования и науки, при активном участии ректорского корпуса вузов транспорта. Проводя реформу, Министерство транспорта России исходило из того, что бурно развивающаяся отрасль должна сохранить двухвековую систему транспортного образования,

Министр транспорта Российской Федерации подчеркнул, что отличительным признаком транспортного образования является сочетание серьезной фундаментальной подготовки, профессиональных знаний и практических навыков.

Эту мысль продолжил в своем выступлении почетный президент АСМАП

Ю. Сухин. Он отметил необходимость укрепления взаимосвязи транспортного образования с отраслью и ее предприятиями и рассказал об опыте создания Ассоциацией международных автоперевозчиков сети учебно-консультационных центров по подготовке кадров международных автоперевозчиков и работе по гармонизации стандартов профессиональной подготовки стран СНГ.

АСМАП начала создавать сеть учебных центров по подготовке кадров для международных автоперевозок в 1993 г. Сегодня в России успешно работают, в том числе и на базе автотранспортных вузов, 13 учебно-консультационных центров АСМАП, которые за 16 лет подготовили свыше 80 тыс. специалистов. В рамках подписанного в 2006 г. Соглашения стран СНГ о гармонизации стандартов профессиональной подготовки разработаны типовые программы для специалистов предприятий и водителей-международников, а в мае 2009 г. межправительственным Соглашением стран СНГ АСМАП придан статус базовой методической организации.

Завершилась конференция интерактивным диалогом, который организовал вице-премьер С. Иванов со студентами транспортных вузов.

На деловой основе

В рамках деловой программы форума состоялись шесть конференций, посвященных различным проблемам транспортной отрасли.

На конференции «Современная транспортная инфраструктура — основа развития российского государства и общества» выступил президент Союза





транспортников России В. Ефимов. В своем докладе он сделал акцент на развитии инфраструктуры, обеспечивающей логистику товародвижения. «Большая заслуга Минтранса РФ в том, — сказал президент СТР, — что им разработана Транспортная стратегия до 2030 г.

на базе инновационного прорыва в транспортно-логистических технологиях... Но чтобы реализовать поставленные Стратегией задачи, нам необходима технологическая сеть логистических центров, терминалов, которая бы составила единый производственный комплекс, единый технологический конвейер».

В. Ефимов привел пример США, которые, реализуя подобную Стратегию до 2003 г., создали в Министерстве транспорта «Федеральную администрацию исследований и инновационных технологий», в Китае также образован Национальный центр инжиниринга и технологий интеллектуальных транспортных систем, и даже в маленькой Голландии существует подобная структура.

«А в нашем Минтрансе ничего подобного нет, поскольку этого и не требовалось для реализации ранее поставленных задач. Государственный управленческий инструментарий по переводу экономики на интенсивно-инновационный путь развития требует глубокой модернизации всего административного аппарата, налоговой, таможенной и ценовой политики».

На конференции «Автомобильные дороги — инвестиции в будущее» с основным докладом выступил заместитель министра транспорта РФ О. Белозеров. Он отметил, в частности, что в





настоящее время приняты Федеральный закон об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ, нормативы денежных затрат на ремонт и содержание автомобильных дорог, Федеральный закон о концессионных соглашениях.

Большое значение министерство

придаёт привлечению в дорожное хозяйство негосударственных инвестиций. Уже подписаны 2 концессионных соглашения с инвесторами на строительство нового въезда в Москву с автомагистрали М-1 «Беларусь» и участка скоростной автодороги Москва — Санкт-Петербург 15-58 км.

«В текущем году будет разработана концепция применения долгосрочных контрактов, включающих проектирование, строительство (реконструкцию), ремонт и содержание автомобильных дорог. На следующем этапе предполагается внесение изменений в действующие нормативные правовые акты и разработка новых», - сообщил О. Белозеров.

Конференцию «Перспективы развития автомобильного и городского пассажирского транспорта» открыл заместитель директора департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта А. Шерстнев. Он проинформировал участников об основных направлениях работы департамента.

Так, министерством разрабатывается проект Правил перевозок грузов, который содержит целый ряд новшеств. В частности, им предусмотрено увеличение допустимой полной массы автопоездов с 38 до 40 т, что позволит





процентов на 60 сократить потребность в получении спецразрешений на перевозку тяжеловесных грузов. Проект соответствующего Постановления внесен в Правительство.

Минтранс готовит еще один важный документ — приказ, существенно сокращающий перечень опасных грузов, на перевозку которых требуется спецразрешение. Этим же приказом значительно упрощается порядок получения разрешений, перевозчики будут иметь дело только с Ространснадзором.

В 2009 г. подготовлены к подписанию новые Соглашения со Швецией и Нидерландами, разработан проект Соглашения с Республикой Абхазия, продолжается подготовка новых двусторонних соглашений с Грецией, Черногорией, Австрией, Румынией, Швейцарией и Сербией.

Ведется работа по пересмотру базовых условий действующих соглашений с Польшей, Финляндией, Украиной, Болгарией, Латвией и Литвой. В частности, с Польшей прорабатывается вопрос о снятии ограничений по беспошлинному ввозу топлива, а также по обеспечению свободного транзитного проезда. С Украиной — об отмене разрешительной системы на транзитные перевозки грузов. С Болгарией, Лат-

вией и Литвой — об отмене дорожных сборов. С Финляндией — об отмене дорожных сборов и унификации требований по весогабаритным параметрам, применяемым на территории Финляндии по отношению к российским перевозчикам и перевозчикам стран ЕС.

А. Шерстнев сообщил, что ведется работа по внедрению международного весового сертификата, который позволит осуществлять перевозку без повторного взвешивания транспортных средств на территории государств, присоединившихся к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах. Проект соответствующего постановления внесен в Правительство.

Еще одно международное соглашение, над реализацией которого работает Департамент, предусматривает введение на территории стран СНГ унифицированного свидетельства профессиональной компетенции специалистов, отвечающих за организацию международных перевозок. Для получения свидетельства нужно будет пройти обучение по специальной программе и сдать квалификационный экзамен.

На конференции выступил также генеральный директор АСМАП А.



Курушин. «По прогнозным оценкам, объем перевозок грузов автомобильным транспортом между Россией и зарубежными странами в 2009 г. составит около 25 млн т, что на 30% ниже показателей 2008 г. Складывающаяся ситуация на рынке международных перевозок соответствует объемам 2003 — 2004 гг.», — сообщил он.

А. Курушин подробно остановился на антикризисных мерах, принятых АСМАП, обозначив, что своей приоритетной задачей Ассоциация считает сохранение эффективно работающих транспортных компаний, использующих экологически чистый подвижной состав и способных по выходе экономики из кризиса быстро реализовать имеющийся потенциал.

В течение года достигнуты договоренности с рядом производителей автотранспортных средств о реструктуризации лизинговых платежей. При поддержке Минтранса России увеличена максимальная сумма дохода субъектов малого предпринимательства для применения упрощенной системы налогообложения с 20 до 60 млн руб. в год.

Ассоциацией предприняты меры, способствовавшие не только уходу с рынка недобросовестных пере-

возчиков, но и сократившие количество транспортных средств низкого экологического класса.

При поддержке Минтранса и Минпромторга РФ были внесены изменения в Постановление Правительства № 609 от 12 октября 2005 г., и теперь перевозчики смогут получать паспорта на транспортные средства Евро-3, находящиеся в режиме временного ввоза, и после введения новых экологических стандартов в 2010 г. Тем самым удалось избежать значительных потерь, связанных с невозможностью дальнейшей эксплуатации такого подвижного состава.

Генеральный директор АСМАП рассказал об основных задачах, над решением которых предстоит работать. Это снижение тарифов на обязательное страхование гражданской ответственности перед третьими лицами по системе «Зеленая карта», снижение ставок транспортного налога для большегрузных автотранспортных средств, установление преференций для российских перевозчиков при перевозке национальных грузов. Ассоциации предстоит приложить усилия для создания условий по приобретению высокотехнологичных, экологичных транспортных средств на условиях, сопоставимых с действующими.



щими в странах ЕС (по ставке не более 7-8% годовых). Одним из приоритетных направлений работы остается внесение предложений по совершенствованию Таможенного кодекса Таможенного союза.

Одной из важнейших задач на ближайшую перспективу АСМАП считает развитие перевозок на южном, восточном и юго-восточном направлениях, и в частности между Россией и Китаем транзитом через Казахстан. В связи с этим ведутся активные переговоры с соответствующими структурами всех заинтересованных стран.

Ассоциация планирует предпринять все возможные меры с целью недопущения коллапса нашей отрасли в результате отсутствия необходимой инфраструктуры для соблюдения положений ЕСТР.

Выступление А. Курушина вызвало большой интерес, и в ходе конференции он ответил на вопросы ее участников.

19 ноября в рамках форума состоялись также заседания Межгосударственного совета ЕврАзЭС и Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ (см. стр. 38).

В этот же день руководители и ве-

тераны транспорта получили отраслевые награды. Министр транспорта РФ И. Левитин вручил специально учрежденный нагрудный знак «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями» почетному президенту АСМАП Ю. Сухину, президенту АСМАП Е. Москвичеву и ветерану АСМАП А. Суворову.

Все флаги мира в гости к нам

Завершающий день работы форума прошел в ЦВЗ «Манеж». Здесь на площади 3600 кв. м развернулась выставка «Транспорт России — 2009», отразившая стратегию развития транспортной отрасли и науки в масштабах России. Были представлены инновационные проекты в сферах всех видов транспорта, а от регионов (Нижегородская, Новосибирская, Ульяновская области, Республика Саха (Якутия)) — проекты федерального значения.

В пленарном заседании приняли участие 30 министров транспорта из 30 стран мира. С приветственным словом к собравшимся от имени президента



России Д. Медведева обратился глава администрации президента РФ С. Нарышкин, а от имени Президента США Б. Обамы — министр транспорта США Р. Лахуд. С торжественными речами выступили вице-премьер Правительства РФ С. Иванов и министр транспорта РФ И. Левитин.

В своем докладе министр транспорта отметил ряд исторических фактов, подчеркнув государствообразующую роль транспортной отрасли. Он процитировал слова выдающегося государственного деятеля и реформатора XIX века П. Столыпина: «Наши государственные границы равняются 18 тысяч верст. Мы граничим с десятью государствами, мы занимаем одну седьмую часть суши. Как же не понять, что при таких обстоятельствах первенствующей, главнейшей нашей задачей являются пути сообщения?!»

И. Левитин напомнил, что до начала XIX века в России, несмотря на острую необходимость, не существовало единого органа государственного управления для координации изысканий, проектирования, сооружения и экс-

плуатации путей сообщений. Поэтому отсчет истории отечественного транспортного ведомства и образования ведется от создания 20 ноября 1809 г. манифестом Александра I «Учреждения об управлении водяными и сухопутными сообщениями», которое возвело неразрывность управления и воспитания кадров на транспорте в ранг государственной политики.

Министр транспорта отметил наиболее значительные события в развитии транспортной системы России и рассказал о той работе, которая предстоит нашему поколению в XXI веке: «Как и двести лет назад, и сегодня, и в будущем основная миссия Министерства и всей отрасли — обеспечить единство страны, ее целостность и гармоничное развитие. Мы имеем право на качественный, безопасный транспорт, который отвечает высоким экологическим и потребительским стандартам».

В послании Федеральному Собранию Российской Федерации Президент России Д. Медведев заявил: «Настало время нам, то есть сегодняшним поколениям российского народа, сказать свое слово, поднять Россию на новую, более высокую ступень развития цивилизации».

Для успешного перехода к инновационной модели предстоит огромная работа. Ее основа заложена в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.

«Сегодня очевидно, что транспортный комплекс призван стать локомотивом роста национальной экономики» — так завершил свое выступление И. Левитин.

Развернувшаяся затем панельная дискуссия состояла из двух сессий: «Повышение качества услуг как основное направление развития транспортного комплекса» и «Транспортный комплекс в зеркале потребностей российской экономики».

Завершился форум праздничным концертом, посвященным юбилею отрасли, который состоялся в Государственном Кремлевском дворце.

20 ноября делегацию министров транспорта из 24 стран во главе с министром транспорта РФ И. Левитиным принимал Президент РФ Д. Медведев. 21 ноября выставку посетили заместитель председателя Правительства РФ И. Шувалов и министр экономического развития РФ Э. Набиуллина.

Сделаем дороги безопаснее

На 62-й сессии Генеральной ассамблеи ООН была принята резолюция «Повышение безопасности дорожного движения». В этом документе было зафиксировано решение о проведении в России Первой Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения. И она состоялась в Москве 19-20 ноября.

Текст В. Волчков

Еще на той самой 62-й сессии Генеральной ассамблеи ООН В. Кирьянов (руководитель российской делегации) призвал к укреплению международного сотрудничества в решении глобальных проблем безопасности дорожного движения и выразил готовность России взаимодействовать в этих целях с государствами-членами ООН, международными и неправительственными организациями. Потом Россия и Оман представили инициативу о проведении Всемирной конференции по безопасности дорожного движения, и ее приняли все страны-участницы.

На конференцию в Москве приехали представители 150 государств, 20 правительственных и 80 неправительственных организаций, всего около 1,5 тыс. человек. Судя по очереди, которую пришлось выстоять перед рамкой металлоискателя в Центре международной торговли, организаторы к такому аншлагу были не готовы.

Все проходит, как сказал мудрец. Прошла и очередь на вход. Все, кто имел намерение услышать Президента Российской Федерации и других высокопоставленных участников конференции, их услышали. Вот только...

Попробуйте, например, разгадать, что имел в виду министр внутренних дел Р. Нургалиев, когда говорил: «Сегодня уже нельзя эффективно бороться за безопасность дорожного движения только в рамках национальных программ. Проведение конференции на таком уровне является прорывом, она собрала всех, кто реально борется на планете за безопасность на дорогах, для выработки предметного решения этой столь важной для каждого государства проблемы»? Почему

вчера было можно, а сегодня уже нельзя? Разве безопасность это свиной грипп, который не знает границ и прицепляется к людям независимо от национальности, вероисповедания и прочих различий? Почему нельзя, например, в достаточной степени осветить дороги, чтобы в темное время хорошо видеть, что происходит на проезжей части и обочинах? Неужели разгадка в том, что при помощи целевой программы по безопасности движения, согласно которой смертность на дорогах к 2012 г. должна снизиться в полтора раза по сравнению с 2004, «уже нельзя эффективно бороться за безопасность дорожного движения», и наш министр начал стелить соломку? Если это правда, то вполне возможно, что его заявление продиктовано стремлением попасть в число стран, которым кое-что перепадает с барского стола. Деньги же в повышении безопасности играют далеко не последнюю роль.

Организаторы кампании «Сделаем дороги безопаснее» заявили на конференции, что необходимо выработать срочные меры и определить объем дополнительных средств для решения проблемы безопасности на дорогах в развивающихся странах, которая постоянно ухудшается.

Необходимость снижения количества дорожно-транспортных травм, в том числе со смертельным исходом, признается ООН и ее странами-членами как существенное направление приложения усилий вот уже на протяжении 60 лет. Работу в области повышения безопасности дорожного движения ведут многие всемирные и региональные организации, в том числе Всемирная организация здравоохранения



**ПРЕЗИДЕНТ РФ Д. МЕДВЕДЕВ
В СВОЕМ ВЫСТУПЛЕНИИ
КОСНУЛСЯ ТЕМЫ ДОРОГ:
«В ПРОШЛОМ ГОДУ НА
РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ
ПОГИБЛО ПОЧТИ 30 ТЫС.
ЧЕЛОВЕК. И, НЕСМОТРИ НА
МНОГОЧИСЛЕННЫЕ МЕРЫ,
НАМИ ПРЕДПРИНИМАЕМЫЕ,
ЭТА ДИНАМИКА ХОТЯ
И УЛУЧШАЕТСЯ, НО НЕ
ТАК СУЩЕСТВЕННО, КАК
НАМ БЫ ХОТЕЛОСЬ».**

(ВОЗ), Всемирный банк, региональные комиссии ООН, Федерация автомобильного спорта (FIA). Эти организации занимались подготовкой конференции и принимали самое активное участие в ее работе.

Идея Первой Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения состояла в том, чтобы все участники поделились своим опытом в области безопасности дорожного движения, и этот опыт стал бы бесценным знанием, которое будет применимо по всему миру.

Распространенный доклад эксперта ООН по развитию д-ра К. Уоткинса характеризует дорожно-транспортные происшествия как «билет в один конец по пути в бедность» для многих развивающихся стран. В некоторых развивающихся странах потери от последствий дорожных аварий превышают весь объем поступающей зарубежной помощи. В докладе отмечается, что рост числа погибших и пострадавших в авариях также ложится невыносимым бременем на систему здравоохранения.

Председатель комиссии по глобаль-



ной безопасности дорожного движения лорд Робертсон заявил: «На конференции в Москве необходимо скорректировать направление политики в области обеспечения безопасности дорожного движения в глобальном масштабе. Необходимо прекратить строительство дорог-убийц в бедных странах и заняться реальным спасением человеческих жизней. Чтобы понять реальное положение дел и ощутить то, что стоит за общемировыми цифрами погибших в автокатастрофах, можно представить, что каждый день ваш 7-летний ребенок ходит в школу через автостраду с движением в шесть полос. Мы знаем, как сделать дороги безопаснее. Необходимо их совершенствовать, контролировать скоростной режим, обеспечить использование защитных шлемов и ремней безопасности, усилить правоохранительные меры. У нас есть средство от этой эпидемии, теперь нам необходима политическая воля для начала «Десятилетия действий по повышению безопасности дорожного движения».

Министр транспорта США Р. Лахунд произвел впечатление человека, который, по словам лорда Робертсона, владеет тайной, как сделать дороги безопаснее. С трибуны конференции он сказал: «США готовы работать с Российской Федерацией и другими странами, обмениваясь информацией, позитивным опытом, проводить совместную подготовку специалистов и обмениваться технологиями, которые позволяют сделать транспорт безопаснее». Американский министр не удержался и назвал три причины недостаточной безопасности движения в

России (плохое состояние дорог, много нетрезвых водителей, низкая культура поведения участников движения) и посоветовал в отношении дорог равняться на США, а культуру водителей повышать пропагандистскими методами.

Президент РФ Д. Медведев в своем выступлении тоже коснулся темы дорог: «В прошлом году на российских дорогах погибло почти 30 тыс. человек. И, несмотря на многочисленные меры, нами предпринимаемые, эта динамика хотя и улучшается, но не так существенно, как нам бы хотелось. Поэтому 31 августа этого года после проведения совещания [6 августа 2009 г.], а его проведение, не буду скрывать, было вызвано чередой очень серьезных дорожно-транспортных происшествий, мною были даны поручения нашему Правительству, министерствам и ведомствам. Я думаю, что присутствующим в этом зале будет любопытно узнать, что сделано, что, кстати, не сделано и за что я буду спрашивать и с Министерства внутренних дел, и с нашей государственной автомобильной инспекции (ГИБДД), и с других ведомств.

О чем мы договаривались? Во-первых, это системная мера, она еще пока находится на исполнении, но она очень важна. К 1 марта следующего года подготовить технологический регламент по безопасности автомобильных дорог. К сожалению, я вынужден сказать об этом открыто, у нас нет пока такого регламента, и я уверен, что и во многих странах, которые здесь присутствуют, такого регламента тоже нет, а это очень важная вещь. Потому что мы должны понимать, как устроены дороги, как делать их, как обеспечивать безопасность на дорогах. В конечном счете, я считаю, что подобные стандарты вообще должны быть унифицированы и в мировом масштабе».

Очень хочется разгадать смысл слов «мы должны понимать, как устроены дороги, как делать их, как обеспечивать безопасность на дорогах». Не думаю, что таким образом была перефразирована горькая шутка, что дорог у нас нет, а есть одни направления. Ну а если мы решили начать «от печки», то не лучше ли, в самом деле, воспользоваться опытом стран, где уже знают, как обеспечивать безопасность на дорогах.

Правда, главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации В. Кирьянов в своем докладе заявил, что «наша страна успешно осуществляет комплексный и программно-целевой под-

ход к решению данной проблемы и уже есть результаты. За два года мы сохранили жизни более чем шести с половиной тыс. человек и не собираемся останавливаться на достигнутом: мы и дальше будем работать в первую очередь над собой, над культурой поведения участников дорожного движения, системой оказания первой помощи пострадавшим в ДТП, совершенствовать законодательную базу в данной сфере. Федеральная целевая программа, принятая российским правительством, поставила задачу снизить количество жертв ДТП к 2012 г. в 1,5 раза по сравнению с базовым 2004 г.».

Справедливости ради надо отметить признание международными экспертами того факта, что Россия входит в число стран с наиболее выраженной динамикой положительных изменений ситуации на дорогах. Что ж, посмотрим, что будет дальше. Участники конференции приняли решение провести оценку достигнутых результатов через пять лет.

Главным итоговым документом Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, которая должна положить начало согласованным действиям в сфере безопасности на дорогах всего мира, стала Московская декларация, в которой делегаты единогласно выразили мнение, что период с 2010 по 2020 гг. следует объявить «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения».

Одновременно с проведением Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения с 17 по 20 ноября в Экспоцентре на Красной Пресне развернулась экспозиция 11-й международной выставки технических средств

обеспечения безопасности дорожного движения «Форум безопасности дорожного движения-2009», в которой приняли участие свыше 130 отечественных и зарубежных фирм, предприятий и организаций.

В день открытия выставку посетили первый заместитель Председателя Правительства Российской Федерации И. Шувалов, министр транспорта Российской Федерации И. Левитин, главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации В. Кирьянов, а также члены Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения.

Экспозиция форума продемонстрировала возможности передовых технологий обеспечения безопасности дорожного движения и позволила составить наиболее полное представление о перспективах развития современной индустрии в данной сфере. Среди участников выставки — научно-исследовательские центры, отечественные и зарубежные производители и поставщики, профессиональные ассоциации и союзы, специализированные издания.

На выставке было широко представлено оборудование в области автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения и технические средства диагностики водителей на состояние опьянения, новые технические решения по совершенствованию процедуры взимания штрафов с использованием мобильных систем связи. Представлены современные проектные решения в области транспортного проектирования и создания автоматизированных систем управления дорожным движением, а также экспозиции МЧС России, Минздравсоцразвития России, Минобрнауки России, Российского союза автостраховщиков.

В рамках деловой программы Форума состоялись 6 научно-практических семинаров по наиболее актуальным проблемам в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: развитие технических средств фотовидеофиксации нарушений ПДД; перспективные направления обучения детей основам БДД; оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП; организация дорожного движения в городах; использование технических средств контроля на транспортных средствах, осуществляющих социально важные перевозки; создание интеллектуальных транспортных систем.



Вопросов больше, чем ответов

Для интенсификации решения проблем транспортников необходима личная встреча представителей отрасли с первым вице-премьером РФ И. Шуваловым и вице-премьером С. Ивановым, констатировали участники съезда Союза транспортников России.

Текст и фото В. Романова

В декабре в ТПП РФ состоялся съезд Союза транспортников России. На съезде обсуждались важные проблемы транспортной отрасли, были подведены итоги работы за год и намечены основные направления работы на 2010 г. В работе заседания приняли участие представители министерства транспорта РФ, отраслевых объединений — членов СТР, транспортных компаний, в том числе международных автомобильных перевозчиков.

Бюджетные приоритеты

Первым выступил заместитель министра транспорта О. Белозеров с информацией о планируемых на 2010 г. расходах федерального бюджета на транспортную отрасль. Объем бюджетных ассигнований Минтрансу России составляет 533 млрд руб. (в 2009 г. — 592 млрд руб.). Доля текущих расходов уменьшится с 39% в 2009 г. до 36% в 2010 г., расходы инвестиционного характера соответственно увеличатся с 61% до 64%.

Ресурсы будут сконцентрированы в основных направлениях деятельности Минтранса, к которым относятся развитие транспортной инфраструктуры; поддержание инфраструктурных объектов в работоспособном состоянии, обеспечение выполнения социально значимых работ и услуг в сфере транспорта, реализация антикризисных мероприятий.

Предполагается ввести в эксплуатацию в установленные сроки такие объекты как порты Высоцк, Оля, Усть-Луга, морской пассажирский терминал на Васильев-

ском острове Санкт-Петербурга, вторая очередь кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга на участке от автомобильной дороги «Нарва» до поселка Бронка, вторая очередь автомобильной дороги «Амур» Чита — Хабаровск, объекты автомобильной дороги «Кавказ» в Чеченской Республике и в Республике Дагестан, участок обхода г. Ефремова в Тульской области автомобильной дороги М-4 «Дон» и др. В приоритетном порядке будут финансироваться работы по строительству (реконструкции) объектов, связанных с проведением Олимпийских игр в Сочи.

Важное значение имеет финансирование мероприятий в рамках региональных программ по развитию Дальнего Востока и Забайкалья, Чеченской Республики, Курильских островов, ФЦП «Юг России (2008-2012 гг.)» и др. Средства федерального бюджета будут направляться в основном в форме субсидий субъектам Российской Федерации на строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в государственной собственности. В полном объеме будут финансироваться мероприятия подпрограммы по развитию Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Также в приоритете финансирование ФЦП «ГЛОНАСС» и других программ, непосредственно определяющих инновационное развитие экономики.

В 2010 г. будет продолжена реализация таких проектов, как строительство нового выхода на Московскую кольце-



НА ЗАСЕДАНИИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ТРАНСПОРТУ И СВЯЗИ, СОСТОЯВШЕМСЯ 2 ДЕКАБРЯ 2009 Г., МИНТРАНС РФ ВНЕС ПРЕДЛОЖЕНИЯ О НЕОБХОДИМОСТИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ АНТИКРИЗИСНЫХ МЕР. СРЕДИ НИХ - ВЫДЕЛЕНИЕ СУБСИДИЙ СУБЪЕКТАМ РФ НА СОФИНАНСИРОВАНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ЗАКУПКЕ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК МАЛЫМ И СРЕДНИМ БИЗНЕСОМ.

вую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва — Минск, скоростной автодороги Москва — Санкт-Петербург; Центральной кольцевой автомобиль-

ной дороги Московской области и др.

Минтрансом России принято решение о направлении на содержание и ремонт федеральных автомобильных дорог дополнительно 5 млрд руб. за счет перераспределения бюджетных ассигнований.

В 2010 г. продолжится работа по финансированию ряда мероприятий, предусмотренных Программой антикризисных мер Правительства РФ на 2009 г. На заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи, состоявшемся 2 декабря, Минтранс внес предложения о необходимости дополнительных антикризисных мер для устойчивого функционирования транспортной отрасли. Среди этих предложений — выделение субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование мероприятий по закупке автотранспортных средств для осуществления грузоперевозок субъектами малого и среднего бизнеса.

Принят Федеральный закон о создании Государственной компании «Российские автомобильные дороги». Цели деятельности компании — оказание государственных услуг в сфере дорожного хозяйства с использованием федерального имущества на основе доверительного управления, поддержание в надлежащем состоянии и развитие сети автомобильных дорог и др.

В 2010 г. будет завершена работа по созданию вертикально-интегрированных образовательных комплексов в сфере транспорта в части присоединения учреждений начального и среднего профессионального образования к учебным институтам и университетам в качестве филиалов. Готовятся также предложения о преобразовании ряда федеральных государственных учреждений в автономные некоммерческие.

Факты — вещь упрямая

Президент СТР В. Ефимов в своем отчетном докладе констатировал, что на Первой и Второй всероссийских тарифных конференциях были представлены основательные материалы по столетнему опыту рыночных стран и национальному опыту. В них транспортники постарались ответить на вопрос, почему на Западе рыночные механизмы позволяют обеспечить значительно более высокую производительность транспортных систем, почему на новом

Объемы перевозок грузов автомобильным транспортом между Россией и зарубежными странами (по состоянию на 01.10.2009)

Кол-во действительных членов АСМАП - 2227

Численность подв. состава ДЧ АСМАП 29 869 ед.



российском рынке она упала в разы, почему коммерческая скорость доставки груза составляет на Западе до 1400 км в сутки, в то время как у нас всего 300. Эти материалы были переданы в Правительство, однако, к сожалению, предложения по реализации Транспортной стратегии и увеличению производительности транспортных систем не нашли поддержки в государственных структурах.

Секрета нет, что в связи с 15-летней невостребованностью в российских ведомственных НИИ практически полностью коррозировал научный потенциал по разработке и внедрению высокоэффективных перевозочных технологий. Союз транспортников предлагал создать сеть научных центров — как по видам транспортной деятельности, так и по общетранспортным проблемам — на базе высших учебных заведений. Пусть их будет не шестьдесят, как в США, а на первом этапе хотя бы десять. Вложить несколько миллиардов рублей — это вполне реально, считает СТР, и эти средства обеспечат экономию в сотни миллиардов.

«Про логистику столько говорят, что иногда мне кажется, что у всех день начинается и заканчивается только одним — организацией логистических технологий, а вот конкретных примеров освоения интеллектуальных транспортных систем, создания логистических центров как сети взаимоувязанных терминалов, а не одиночек, к сожалению, очень мало», — отметил президент СТР.

Учитывая опыт предыдущих кризисов, транспортники поддерживали меры по стабилизации банковской системы. Однако если бы Правительство, выделив несколько триллионов рублей банковскому сектору, одновременно прописало бы правила финансирования банками реального сектора экономики, то цены бы не было таким мерам. Но поскольку этого сделано не было, банки практически игнорировали потребности реального сектора и до сих пор предпочитают играть на биржах, одновременно огромными кредитными ставками подавив внутренний спрос и, тем самым, производство и потребность в транспортной работе.

Президент СТР отметил также, что в структуре грузового автомобильного транспорта — 85% (около 350 тыс.) малых предприятий. Удвоение транспортно-го налога не соответствует политике Правительства РФ по развитию малого предпринимательства. Такой шаг, по оценке экспертов, приведет к снижению доходов международных автоперевозчиков на 28 млрд руб., что приведет к потере десятков тысяч рабочих мест: «Эти 28 млрд с российского рынка уведут перевозчики других стран и создадут у себя за наш счет те же десятки тысяч рабочих мест. Считаю целесообразным обратиться еще раз к Президенту, Премьер-министру и Государственной Думе с просьбой оценить создавшуюся ситуацию и исправить свою ошибку. Конечно, надо отдать должное Комитету по транспорту ГД во главе с С. Шишкаревым, занявшему в вопросе транспортного налога конструктивную позицию. Однако не все в его компетенции, пока у нас «правит бал» Минфин».

Если подвести итоги по технологическому прорыву и созданию законодательно-правового поля, то главная беда, констатировал президент СТР, — это отсутствие взаимопонимания между властью и бизнесом. А вернее, отсутствие понимания власти, что нужно бизнесу для его оптимального функционирования.

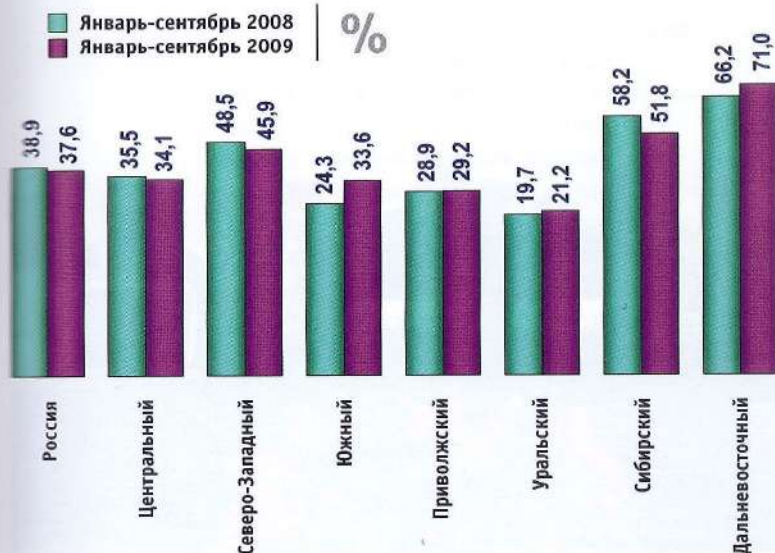
Обращаясь к О. Белозерову, В. Ефимов от имени транспортников попросил министра транспорта И. Левитина пролоббировать встречу «транспортных генералов» с И. Шуваловым и С. Ивановым: «Из собственного опыта знаю — это была бы большая польза как для министерства, так и для всей транспортной системы страны».



Система убеждения

Выступление Е. Москвичева было посвящено предварительным итогам работы международных автомобильных перевозчиков в 2009 г. и тем вопросам, которые предстоит решать в 2010 г. В частности, президент АСМАП отметил, что несмотря на общий спад в экономике, международные автоперевозчики продолжают играть важную роль в обеспечении внешней торговли, способствуют пополнению бюджетов всех уровней, обеспечивают занятость населения. В секторе МАП занято около 150 тыс. человек, на оплату труда которых направляется более 3 млрд руб. Тем не менее, сектор МАП остался практически за рамками реализуемой Правительством

Доля российских перевозчиков на рынке международных автомобильных перевозок по федеральным округам



РФ программы антикризисных мер, в результате за 9 мес. 2009 г. падение объемов перевозок составило около 40% и ставки фрахта упали тоже почти на 40%.

«Хочу отдельно остановиться на проблеме сохранения технического потенциала автомобильного транспорта. В расчете на тысячу жителей в России приходится в 10 раз меньше автопоездов для международных автоперевозок, чем у стран-конкурентов. Наличие современного, отвечающего высшим экологическим стандартам подвижного состава, является сегодня основным фактором, позволяющим успешно конкурировать. В условиях падения объемов перевозок эта проблема не утратила своей актуальности. Мы все должны понимать, что после завершения стадии рецессии первым в борьбе за место на рынке окажется тот перевозчик, который сумеет сохранить свой подвижной состав или обновить его с минимальными издержками. Что происходит сейчас? Собственных средств для обновления парка у предприятий нет ввиду продолжающегося кризиса ликвидности. Механизм лизинга, благодаря которому приобретено более 90% транспортных средств, практически не работает. Перевозчики вынуждены возвращать современный подвижной состав лизинговым компаниям из-за невозможности своевременно производить лизинговые платежи. По разным оценкам, суммарная задолженность российских международных автоперевозчиков составляет до 180 млн долл. При содействии АСМАП и Минтранса РФ достигнута договоренность с рядом производителей автотранспортных средств о реструктуризации лизинговых платежей. Однако без реальной помощи со стороны Правительства мы ожидаем дальнейшее снижение численности парка подвижного состава, что неизбежно приведет к уменьшению доли российских транспортных компаний на рынке международных автоперевозок».

Е. Москвичев обозначил наиболее актуальные проблемы, требующие неотложного решения. Это, во-первых, таможенные пошлины. Согласно проведенным АСМАП расчетам, перевозчик, приобретающий подвижной состав в лизинг на условиях временного ввоза по постановлению Правительства РФ №147, вынужден платить при выпуске техники в свободное обращение такую стоимость таможенных платежей и НДС, что суммарные затраты, связанные с обновле-

нием подвижного состава, значительно превышают его рыночную стоимость. Причина такого «удорожания» заключается в подходе таможенных органов и Минфина к установлению таможенной стоимости. Фактически предоставленное ст. 214 Таможенного кодекса РФ право заявлять уменьшение таможенной стоимости автотранспортных средств вследствие их естественного износа в процессе эксплуатации заблокировано письмом Минфина от 15.02.2007 г.

«Отзыв письма Минфина и реализация права на уменьшение таможенной стоимости позволят перевозчикам сохранить современный подвижной состав и избежать его возврата лизингодателям в условиях кризиса. Просим Минтранс РФ оказать нам содействие в решении этого вопроса.

Другой вопрос, в решении которого нам необходима поддержка министерства, — это снижение тарифов на обязательное страхование гражданской ответственности перед третьими лицами по системе «Зеленая карта» с целью сократить себестоимость перевозок. В условиях финансового кризиса перевозчики нуждаются в страховых полисах на короткие сроки страхования — 3 и 6 месяцев. Однако приобретение таких полисов экономически невыгодно, так как их стоимость непропорционально высока по отношению к базовому годовому тарифу.

Мы также полагаем, что средства, поступающие страховым компаниям по ОСАГО, не должны оседать «мерт-

вым грузом» в резервах страховщиков. Ежегодно российские международные автоперевозчики уплачивают страховую премию по ОСАГО в сумме не менее 270 млн руб., при этом процент «возврата» от собранной страховой премии крайне невелик. Полагаем, что часть из оставшихся после оплаты претензий средств (10-15%) могли бы быть инвестированы страховщиками в создание лизинговой компании, предлагающей лизинг транспортных средств экологического класса Евро-4 и Евро-5 на специальных условиях для международных автоперевозчиков».

Президент АСМАП говорил также о последствиях повышения транспортного налога и качестве горюче-смазочных материалов, о совершенствовании нормативной правовой базы, строительстве современных магистралей и развитии дорожной инфраструктуры. Он поблагодарил Минтранс за поддержку предложенных Ассоциацией антикризисных мер, отметил, что надо более тесно работать с Минэкономразвития, и попросил содействия в организации встречи с И. Шуваловым и С. Ивановым для решения таможенных, тарифных и иных проблем, существующих в отрасли. Предложения Е. Москвичева были поддержаны всеми участниками съезда.

Выступления представителей других секторов транспортной отрасли продемонстрировали, что во многом проблемы транспортников едины, и проводить работу по их конструктивному решению необходимо «общим фронтом».



«Золотая Колесница»

Торжественное чествование победителей всероссийского конкурса — лауреатов пятой Национальной общественной премии транспортной отрасли России «Золотая Колесница» состоялось 9 декабря 2009 г. на сцене Государственного Кремлевского Дворца.



Вручение наград лауреатам премии стало финалом целого комплекса мероприятий, посвященных празднованию 200-летия Министерства транспорта России.

Стало уже доброй традицией, что в числе лучших предприятий транспортного комплекса страны ежегодно отмечаются и члены АСМАП. Лауреатом пятой юбилейной Национальной общественной премии транспортной отрасли России «Золотая Колесница» в номинации «Лучшее российское транспортное предприятие среднего и малого бизнеса» стало ОАО «Полиавтотранс» (Нижний Новгород), генеральный директор Ю. Гриднев, а

в номинации «Лучшее российское региональное предприятие транспортно-экспедиторской отрасли» — ООО ТЭК «Волгаинтранс» (Самара), генеральный директор В. Щепков.

Открыли торжественную церемонию Председатель Президиума премии, заместитель Председателя Государственной Думы ФС РФ В. Язев и заместители Председателя Президиума конкурса: статс-секретарь, заместитель Министра транспорта РФ С. Аристов и Председатель Комитета по транспорту ГД ФС РФ С. Шишкарёв. В. Язев зачитал собравшимся поздравление от Председателя Государственной Думы Федерального собрания РФ Б. Грызлова.

Награды в номинации «За вклад в развитие транспортной отрасли России» были вручены региональным лидерам, уделяющим особое внимание решению транспортных проблем в регионе и постоянно развивающим отраслевую инфраструктуру на местах. Лауреатами «Золотой колесницы» стали губернаторы Алтайского края, Санкт-Петербурга, Ленинградской, Тульской, Тюменской областей, мэры Братска и Воронежа, Администрация города Воронежа.

Национальная общественная премия транспортной отрасли России «Золотая Колесница» учреждена Комитетом Государственной Думы по транспорту и Министерством транспорта РФ как общественная премия и присуждается руководителям и коллективам, представляющим отечественную транспортную отрасль, сферу транспортных услуг, транспортную науку и образование, смежные с ней отрасли. АСМАП является официальным партнером Премии.



Ориентир – мировой опыт

Участники Всероссийской тарифной конференции обратились к Президенту РФ с предложением поручить Правительству разработать концепцию государственной ценовой и тарифной политики в сфере монопольных и немонопольных видов деятельности.

Текст В. Романова, фото В. Блохин

В ноябре в Торгово-промышленной палате РФ состоялась Всероссийская конференция «Эффективная ценовая и тарифная политика как инструмент реализации Концепции долгосрочного социально-экономического развития России».

В мероприятии приняли участие руководители министерств и ведомств Российской Федерации, комитетов Государственной Думы и Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, представители организаций — членов ТПП РФ, в том числе АСМАП, российских предприятий,

науки и СМИ. Вел конференцию вице-президент ТПП России С. Катыйрин.

«Сегодня, — сказал С. Катыйрин, открывая мероприятие, — складывается тревожная ценовая ситуация. Монополизация крайне негативно сказывается на конкурентоспособности страны в целом и на выживаемости предприятий, в частности. Нужны новые решения». О таких решениях и рассуждали участники конференции.

Монопольное право

Президент ТПП РФ Е. Примаков назвал ценовую и тарифную политику одним из самых важных рычагов развития России. «До общенациональной

стратегии в области ценовой и тарифной политики, к чему призывала подобная всероссийская конференция, проведенная два года назад, еще далеко, — отметил он. — Однако мировой кризис, болезненно затронувший Россию, окончательно покончил с односторонним выводом о том, что рынок якобы является единственным регулятором экономики... Наше налоговое и в целом экономическое законодательство соответствует в основном сырьевой монопольной модели экономического развития. Именно это привело к тому, что даже в условиях весьма благоприятного внешнего спроса экспортеры-сырьевики и естественные монополисты получают огромные доходы, а производства, ориентированные на внутренний рынок, часто еле сводят концы с концами. Казалось бы, положение должна выправлять действующая практика образования тарифов на продукты и услуги базовых отраслей и естественных монополий. Однако этого

вливания на осуществление программ по реконструкции и возведению новых мощностей. Известна цена вопроса — не менее 47 млрд долл. Стало даже забываться, что главной составляющей плана по реформированию РАО ЕЭС было как раз избавление бюджета от трат на энергостроительство, а все покупатели приватизированных компаний подписали обязательства об исполнении конкретных инвестиционных программ.

...Крайняя робость государства проявляется в регулировании цен на продукты нефтегазопереработки. Постоянный рост цен на топливо ежедневно ощущают миллионы владельцев транспортных средств. Наши нефтяные монополисты не устают убеждать, что снижению цен на заправках препятствуют конъюнктура мировых цен на углеводороды и привязанная к ним экспортная пошлина, а также установленный в России размер налога на добычу полезных ископаемых. Но возникает законный вопрос — по-



ИНСТРУМЕНТАРИЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ
ПОЛИТИКИ РОССИИ ОГРАНИЧЕН.
ВЫХОД МОЖЕТ БЫТЬ НАЙДЕН ПО
ОБРАЗЦУ ГЕРМАНИИ, ПРЕДОСТАВИВШЕЙ
АНТИМОНОПОЛЬНОМУ ВЕДОМСТВУ ПРАВО
ПРИ ПОДОЗРИТЕЛЬНЫХ КОЛЕБАНИЯХ
ЦЕН СНАЧАЛА ВОЗВРАЩАТЬ ИХ НА
МЕСТО, А ЗАТЕМ УЖЕ ПРОВОДИТЬ
РАССЛЕДОВАНИЕ / Е. ПРИМАКОВ /.

не происходит. Достаточно сказать, что только с начала 2009 г. регулируемые властями энергетические, транспортные, коммунальные и иные тарифы выросли в среднем на 25%. И это случилось уже при начавшемся в IV квартале 2008 г. обвале промышленности и снижении реальных доходов населения.

В последнее время энергетические монополисты усиливают давление, прикрываясь угрозой техногенного коллапса. Они требуют либо ускорения роста тарифов, либо прямых бюджетных

чему в Соединенных Штатах Америки вслед за значительным удешевлением нефти розничные цены на бензин к декабрю 2008 г. упали более чем в 2 раза, достигнув в ряде штатов отметки в пересчете на российскую валюту 12-13 руб. за литр? Ничего подобного не произошло в России. Скорее наоборот, некоторое снижение розницы с 22-23 руб. до 21-20 руб. за литр бензина в тот период, когда нефть на мировом рынке подешевела в 4 раза, было компенсировано уже в первые месяцы нынешнего



ВАЖНО ЗАКОНОДАТЕЛЬНО
ПРЕДУСМОТРЕТЬ, ЧТОБЫ ВСЕ,
ЧТО СВЯЗАНО С ЦЕНАМИ И
ТАРИФАМИ, БЫЛО МАКСИМАЛЬНО
ПРОЗРАЧНЫМ И ПРАВДИВЫМ. НАДО
ПРИНЯТЬ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН
«О ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКЕ ЦЕН
И ЦЕНООБРАЗОВАНИИ», НАРУШЕНИЕ
КОТОРОГО БУДЕТ ПРЕСЕКАТЬСЯ
ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНЫМИ ШТРАФНЫМИ
САНКЦИЯМИ / М. ГЕЛЬВАНОВСКИЙ /.

года стремительным взлетом цен на топливо от 30 до 60%. Весьма показательно для нашей действительности, что все это произошло вскоре после известных налоговых послаблений, предоставленных предприятиям нефтяной отрасли.

Как известно, предпринимаются попытки регулирования цен на бензин и другие нефтепродукты через антимонопольную политику. Однако ее инструментарий ограничен. Выход может быть найден по образцу Германии, обеспечившей прозрачность структуры цен и предоставившей антимонопольному ведомству право при подозрительных колебаниях цен сначала возвращать их на место, а затем уже проводить расследование. При наших темпах расследования и исполнения судопроизводства ущерб, наносимый монополистами экономике, может принять угрожающий характер... Вопреки мировым тенденциям потребители в России не замечают не только снижения, но даже стабилизации цен».

Концептуальные подходы

По заказу ТПП РФ Национальным институтом развития РАН был разработан проект Концептуальных подходов к формированию государственной политики цен в РФ. Об его основных положениях на конференции рассказал генеральный директор института, профессор М. Гельвановский.

В частности, он отметил следующее: «Наша экономика де-факто состоит из двух частей, живущих по своим внутренним законам. Первая — валютная, она работает на внешний рынок, качает туда сырье; цены и отношения в этой части весьма условно связаны со второй, рублевой половиной экономики. Вторая половина рублевая, и состоит, в свою очередь, из двух частей. В одной нет конкуренции, тарифы устанавливаются на основе затрат монополий, а поскольку затраты практически не поддаются проверке, то они постоянно завышаются.

Вторая часть — это уже нормальная несырьевая экономика, производящая товары. Она вынуждена «переваривать» неподъемные постоянно растущие тарифы на продукцию и услуги базовых отраслей и естественных монополий, и это ей делать все труднее. Кроме убийственных тарифов, кроме неподъемных кредитов и прочих других проблем, этот сегмент обременен еще и огромной многоэтажной системой паразитарного посредничества, которое, по сути, парализует рыночные механизмы и не дает несырьевой части нашей экономики нормально развиваться. Ну, и все это, вместе взятое, сваливается в итоге на конечного потребителя, на нас с вами непомерными, ненормальными ценами на товары и услуги».

«Наш «рынок», — считает Гельванов-



ский, — в основном не рыночный, и это мешает росту эффективности и конкурентоспособности экономики страны. Рост ВВП, достигнутый благодаря росту цен на энергоносители, продаваемые за рубеж, — это некачественный рост, он не получен за счет увеличения производительности и производства технологичного продукта, поэтому наш ВВП в условиях кризиса, когда потребность в сырье серьезно снизилась, упал сильнее, чем в других странах».

Каковы же предложения национального института развития РАН?

Необходимо системное влияние государства на цены и ценообразование в стране, отражающее национальные интересы, способное повысить и конкурентоспособность национальной экономики, и уровень жизни. Для этого надо сформировать национальную (федеральную) систему ценовой информации для обеспечения прозрачности и эффективности работы хозяйственной системы, что даст возможность получить истинную картину в ценовой сфере — от производства сырья до появления конечного продукта.

Важно законодательно предусмотреть, чтобы все, что связано с ценами и тарифами, было максимально про-

зрачным и правдивым. Надо принять федеральный закон «О государственной политике цен и ценообразовании», нарушение которого будет пресекаться очень серьезными штрафными санкциями.

Нужно навести порядок в законодательстве, в частности, ликвидировать излишнее, паразитарное посредничество, которое сейчас, ничего, по сути, не делая, накручивает свои проценты на всех этапах технологической цепочки — от добычи сырья до изготовления товара и поставки его потребителю (тоже через несколько посредников).

«Таким образом государство, — отметил Гельвановский, — вернется в сферу ценообразования, укоротив возможности монополий и множества местных «монополек» устанавливать произвольные, необоснованные тарифы и цены. Не следует думать, что это отказ от рынка; это отказ от базара. В Швейцарии до половины цен контролируется государством, в Греции — до 20% цен, и так далее. Нигде вопросы ценообразования не отдаются полностью на откуп рынку. Нигде. Итог: о прибыли в 100-200 и более процентов, как это часто сейчас бывает в РФ, придется забыть. Зато однозначно больше будет производиться продукции, потому что



НЕОБХОДИМО ПРЕСЕКАТЬ
НЕДОБРОСОВЕСТНУЮ КОНКУРЕНЦИЮ И
ВЫТЕСНЯТЬ С РЫНКА ПЕРЕВОЗЧИКОВ,
КОТОРЫЕ ОСУЩЕСТВЛЯЮТ ЦЕНОВОЙ
ДЕМПИНГ ЗА СЧЕТ УХОДА ОТ НАЛОГОВ
И ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА КАЧЕСТВО
СЕРВИСА, БЕЗОПАСНОСТЬ ГРУЗА И
ПАССАЖИРОВ. В РЕШЕНИИ ЭТОЙ
ПРОБЛЕМЫ МЫ ОЧЕНЬ РАССЧИТЫВАЕМ
НА СОТРУДНИЧЕСТВО С АССОЦИАЦИЯМИ
ПЕРЕВОЗЧИКОВ, РУКОВОДСТВОМ
СУБЪЕКТОВ РФ / И.ЛЕВИТИН /.

только так, а не путем волюнтаристского завышения цены на единицу товара можно получить серьезную прибыль».

Сочетание механизмов

В своем выступлении министр транспорта И. Левитин сообщил, в частности, следующее. Удельный вес стоимости транспортных услуг в цене продукции промышленности и сельского хозяйства достигает 15-20%. Транспортная составляющая в себестоимости про-

дукции в значительной степени зависит от роста цен на материальные ресурсы (ГСМ, энергоресурсы и материалы), доля которых в структуре себестоимости перевозок колеблется от 30 до 55%. В сложившихся социально-экономических условиях возрастает роль тарифной политики на транспорте как инструмента государственного регулирования.

Тарифная политика, по мнению И. Левитина, должна предусматривать сочетание механизмов свободного ценообразования с регулирующими и контрольными функциями в интересах защиты потребителей и участников рынка. «В тех сегментах транспортного рынка, где уже сегодня имеется высококонкурентная среда, вмешательство государства должно быть минимальным», — подчеркнул он.

«Тарифы на грузовые перевозки формируются исходя из затрат на оказываемые услуги с учетом рыночной конъюнктуры и потребительского спроса. В таких сегментах необходимо пресекать недобросовестную конкуренцию и вытеснять с рынка перевозчиков, которые осуществляют ценовой демпинг за счет ухода от налогов и ответственности за качество сервиса, безопасность груза и пассажиров. В решении этой проблемы мы очень рассчитываем на сотрудничество с ассоциациями перевозчиков, руководством субъектов Российской Федерации», — сказал И. Левитин.

Президент Союза транспортников России В. Ефимов свое выступление посвятил проблеме реализации Концепции

государственной ценовой и тарифной политики. Он, в частности, отметил, что монополии не особенно боятся российских антимонопольщиков: «Мировой опыт свидетельствует, что если наказывать монополиста штрафом меньшим, чем 10% от его общего дохода, то ему выгоднее и дальше нарушать. А у нас максимальный штраф — 2%».

Председатель Комитета Госдумы РФ по экономической политике и предпринимательству Е. Федоров считает, что в России монополизм развит просто чудовищно. Выход — развивать полноценные рыночные отношения, и роль государства при этом весьма значительна. Надо менять принципы определения тарифов, уходить от методики определения уровня затрат как основы для установления величины тарифа. «Наша экономика только на треть подчинена рыночным законам, — сказал он. — Снижение цен и тарифов — это сокращение сфер, где сегодня безраздельно властвуют монополии». По мнению депутата, в данном случае можно говорить о политической борьбе: с одной стороны — те, кто борется за конкурентоспособную национальную экономику, о необходимости которой говорят президент и премьер и которая позволит стране занять достойное место в мире, а гражданам — достойно жить; с другой — те, кому выгодны все и всяческие монополии, кто получает прибыль не благодаря производству высокотехнологичного продукта, а благодаря монопольным ценам и посредническим «накруткам».

В рамках закона

Заместитель главы Федеральной антимонопольной службы А. Цыганов сообщил, что ведомство возлагает особые надежды на разработанную совместно с Минэкономразвития программу развития конкуренции. А представитель Минэкономразвития РФ А. Пироженов ратовал за создание конкурентной среды, а не регулирование цен государством. Представитель Федеральной службы по тарифам П. Горкин предположил, что полезным может быть установление общественного контроля за деятельностью монополий.

Депутат Госдумы РФ А. Хинштейн на примере Нижнего Новгорода представил интереснейшую информацию о том, каким виртуальным образом, с помощью переключивания папок с одного стола на другой в одном кабинете, якобы от фирмы к фирме, растут тарифы энергетиков. «А с точки зрения антимонопольной службы — это в рамках закона», — отметил он.

В ходе конференции состоялись два телемоста — с Южно-Уральской ТПП (Челябинск) и с ТПП Чувашской Республики. Представители регионов поделились своим видением проблемы ценового регулирования.

По предложению участников конференции ее материалы были направлены Главе государства, Председателю правительства, в Госдуму и Совет Федерации РФ, в заинтересованные министерства и ведомства.

В РОССИИ МОНОПОЛИЗМ РАЗВИТ ПРОСТО ЧУДОВИЩНО. ВЫХОД — РАЗВИВАТЬ ПОЛНОЦЕННЫЕ РЫНОЧНЫЕ ОТНОШЕНИЯ, И РОЛЬ ГОСУДАРСТВА ПРИ ЭТОМ ВЕСЬМА ЗНАЧИТЕЛЬНА. НАДО МЕНЯТЬ ПРИНЦИПЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТАРИФОВ, УХОДИТЬ ОТ МЕТОДИКИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ УРОВНЯ ЗАТРАТ КАК ОСНОВЫ ДЛЯ УСТАНОВЛЕНИЯ ВЕЛИЧИНЫ ТАРИФА / В. ФЕДОРОВ /.



Под колесами проблем

«Круглый стол» для обсуждения наиболее острых проблем автомобильных перевозчиков Волгоградской области и выработки путей их решения состоялся 25 ноября. К разговору, помимо автотранспортных предприятий области, были приглашены представители региональных органов власти и контролирующих органов.



Текст Е. Силантьева, Волгоград

Организаторами мероприятия выступили общественный совет при Комитете по экономике, инновациям, промышленности и транспорту Волго-

градской областной думы совместно с еженедельником «МК» в Волгограде» при активном содействии руководителей предприятий-членов Ассоциации международных автомобильных перевозчиков и члена Регионального совета АСМАП в Приволжском федеральном округе, генерального директора ООО «СТА» В. Титова. Участники «круглого стола» решили по итогам обсуждения подготовить обращение к депутатам Волгоградской областной Думы.

Дискуссия прошла в формате «свободного микрофона». Основным стал вопрос возможного повышения транспортного налога.

В. Титов в своем выступлении дал оценку состояния автотранспортной отрасли Волгоградской области, резко ухудшившегося за последний год, и отметил, что в сложившейся ситуации увеличение налоговой нагрузки на предприятия отрасли повлечет за собой их массовое банкротство или перерегистрацию в регионах с более либеральной налоговой политикой, например, в Дагестане или Чеченской Республике. В 2009 г. Волгоградская областная Дума уже в три раза увеличила ставку транспортного налога для автомобилей с мощностью двигателя свыше 250 л. с., а недавно принятые федеральным центром поправки, позволяющие регионам продолжать повышать налог, могут окончательно «добить» предприятия грузового автомобильного транспорта. «Думаю, замена транспортного налога акцизами на топливо будет более справедливой системой

налогообложения» — подчеркнул он.

В. Ефимов, депутат Волгоградской областной Думы, председатель Комитета по инновационной политике, науке, промышленности и транспорту, в своем выступлении сообщил, что областные депутаты пока не определились, как распорядиться полученным правом увеличить транспортный налог и есть надежда, что большинство проголосует против повышения. Идея отказаться от транспортного налога и перейти на повышение акцизов на горюче-смазочные материалы, как это принято в некоторых странах, далеко не нова. И, возможно, рано или поздно мы к ней придем. Кто больше ездит — тот должен больше платить. Но любые решения не должны подвигать экономику к витку инфляции.

В. Гончаров, заместитель директора ООО «РН-Карт-Волгоград», дал прогноз, что в случае введения акциза он составит не более 30 коп. на литр горючего.

А. Егоров, заместитель начальника отдела налогообложения физических лиц управления Федеральной налоговой службы по Волгоградской области, заявил: «Каждая новая схема сбора налогов должна экономить государственные средства. Ежегодно должниками уплаты транспортного налога остаются 10% владельцев автомобилей. С ними ведем работу, подключаем почту, судебные органы, приставов. С акцизами будет намного проще работать, они удешевят администрирование и облегчат уплату налога. Но пока не выработан механизм контроля налоговиков за поступлением денег».

Свое видение решения проблемы высказал В. Перцев, руководитель ООО «Волжское ГАТП» — действительного члена АСМАП: «Новый технический регламент, который утвержден Правительством РФ, предусматривает деление автомобилей по экологическому классу. Такой параметр, а не мощность двигателя, мог бы стать базовым для определения ставки транспортного налога. Это положительно повлияет на повышение безопасности на дорогах, чего от нас требует Президент страны».

На это предложение А. Егоров возразил, что переход на новую систему исчисления налога потребует времени на создание новой электронной базы, так как такой информации ГИБДД пока не предоставляет.

Но В. Перцев заметил, что это

не проблема: в ПТС, который есть у каждого собственника автомобиля, экологический класс указан.

С. Булгаков, депутат Волгоградской областной Думы, изложил позицию депутатского корпуса: большинство депутатов понимают, что регион должен отказаться от повышения налоговой ставки. Но понятно также, что бюджетные задачи все равно надо решать. И сделать это, видимо, придется через акцизы. В некотором роде это будет стимулом приобретать более экологичные автомобили. «Считаю целесообразным обратиться к коллегам в Государственной Думе РФ, чтобы они вернулись к вопросу, и приложить решение «круглого стола», — добавил он.

А. Оганесян, председатель Волгоградского регионального отделения общероссийского общественного движения «Движение автомобилистов России», заявил, что привязка транспортного налога к мощности — это архаизм, и предложил опираться в расчетах на полную массу автомобиля, а также учитывать сезонность использования транспортных средств. Он внес предложение создать рабочую группу, которая в течение двух месяцев выработает механизм взимания налога.

А. Арутюнян, руководитель ООО «Автоколонна 1513» обратил внимание участников «круглого стола» на то, что транспортный налог по определению должен идти целевым назначением на ремонт и строительство дорог, а не растворяться в общем бюджете региона. А деньги на поддержку экономики в условиях кризиса разумнее было бы выделять не банкам, а производству. «Только развитые предприятия могут приносить казне прибыль за счет невысоких, но регулярно уплачиваемых налогов с заработной платы, с оборотных средств, с объемов и так далее. Просто высокими налогами бюджет не наполнишь. Надо развивать производство», — резюмировал он.

А. Никуйко, генеральный директор ОАО «Ремонтно-строительное управление Тракторозаводского района», поддержал предыдущих выступавших: пора отказываться от транспортного налога и переходить на акцизы. Ограничивать развитие автотранспорта неразумно. А для сохранения дорог нужно взимать плату за перегруз, который приводит к разрушению ма-



гистралей, строить хорошие дороги, а не ограничивать нагрузку на ось.

В подтверждение сказанному В. Ефимов привел данные статистики: за 7 месяцев 2009 г. в области зарегистрировано 1551 ДТП. Причина 25% аварий — неудовлетворительные дорожные условия: ямы, плохая разметка, неправильно установленные дорожные знаки.

Мнение антимонопольной службы высказала В. Бурба, заместитель руководителя управления ФАС по Волгоградской области: «Дифференциация налогообложения по техническим параметрам обеспечит равные условия для всех хозяйствующих субъектов. Поэтому все, о чем высказались участники дискуссии, с точки зрения антимонопольного управления имеет здравый смысл. Наша область должна конкурировать с другими регионами, не нарушая законодательства, а снижение транспортного налога как раз позволяет это сделать на законных основаниях».

В дополнение В. Титов отметил, что принятый Закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» реально не работает. Внутрироссийские автомобильные перевозки — как «ежик в тумане». Ситуация вышла из-под контроля. Появившаяся на рынке после отмены лицензирования масса неподготовленных перевозчиков уронила ставки на перевозки, что не позволяет добросовестным перевозчиками удерживать на должном уровне качество транспортных услуг.

В заключение И. Черкесов добавил: «Главное, чтобы сохранились предприятия, предлагающие отличный сервис

и профессионально владеющие менеджментом. Повышение налогов в конечном итоге ляжет на плечи потребителей. Логистический сервис не развит не только в нашем регионе, но и в России в целом. Нужны знания и опыт, которые применяются в развитых странах. Вопрос конкуренции — это высочайший менеджмент. Считаю, что к той жизни, которая была до кризиса, мы уже никогда не вернемся. Зачем нужны предприятия, которые обслуживали «мыльный пузырь», поддерживая простое воспроизводство без модернизации? Рынок оставит на своем поле только сильнейших игроков».

По итогам «круглого стола» и предшествующих ему опросов было подготовлено Обращение к депутатам Волгоградской областной Думы, в котором высказано отрицательное отношение грузоперевозчиков Волгоградской области к планируемому повышению ставок транспортного налога и предложено ввести понижающий коэффициент 0,5 для грузового автотранспорта, удовлетворяющего нормам Евро-3 и выше. Также властям предлагается пересмотреть подходы к введению весенних ограничений движения.

Принятие федеральным центром новых поправок к ФЗ «О транспортном налоге», по мнению участников «круглого стола», нарушает права равной конкуренции всех российских перевозчиков.

Для устранения этого неравенства депутатам областной Думы предложено проработать и инициировать на федеральном уровне замену транспортного налога акцизами, входящими в стоимость топлива.



МАШИНЫ НАСТОЯЩЕГО ВРЕМЕНИ

Трудности даны нам, чтобы их преодолевать. Мы точно знаем, что какой бы долгой не была черная полоса, ее обязательно сменит белая. И любая, даже самая извилистая дорога, в конце концов станет прямой и ровной.

Важно продолжать двигаться вперед к поставленной цели.

Вместе с Volvo Trucks!

Грузовые автомобили Volvo:

Выбор в Вашу пользу при любых условиях!

Узнайте больше по телефону ЗАО «Вольво Восток» (495) 961-10-30



VOLVO TRUCKS. СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ
www.volvotrucks.ru



Кто защитит интересы российских перевозчиков?

Эффективным инструментом защиты имущественных интересов лиц, предоставляющих услуги в той или иной сфере деятельности, является страхование ответственности.

Текст И. Гуцина, «Ингосстрах»

Страхование ответственности перевозчиков и экспедиторов не теряет своей актуальности и год от года становится все более востребованным способом защиты транспортно-логистических компаний, гарантией исполнения ими своих обязательств. Но только не в России, где проблема страхования ответственности перевозчиков и экспедиторов, да и вообще профессиональной ответственности, на протяжении почти десятилетия является предметом постоянных дискуссий в прессе и споров с судебными инстанциями. В результате имущественные интересы российских перевозчиков и экспедиторов совершенно не защищены.

Страхование груза не защищает интересы экспедитора, несмотря на попытки некоторых страховых компаний навязать его экспедиторским компаниям альтернативно страхованию ответственности. Страхование ответственности осуществляется в пользу любого лица, которому в результате несохранной перевозки причинен вред. Страхование груза — только в пользу лица, имеющего основанный на законе интерес в сохранении груза, то есть собственника груза. Поэтому, страхуя груз, экспедитор должен понимать, что в случае, если он сам компенсирует убытки грузовладельцу или у него удержат фрахт, никакой компенсации от страховщика не будет. И если претензия будет предъявлена ему не владельцем груза, а другим экспедитором — в страховой выплате также

может быть отказано. Так, определением Высшего Арбитражного Суда РФ от 11.05.2007 г. подтверждена обоснованность отказа страховщиком в выплате страхового возмещения экспедитору, заключившему со страховщиком договор страхования путем присоединения к действующим Правилам транспортного страхования груза. При этом суд указал, что «договор транспортной экспедиции, согласно которому общество как перевозчик несет ответственность за сохранность груза перед грузоотправителем, не подтверждает интереса перевозчика в сохранности груза по договору страхования груза, поскольку не подтверждает его права на груз».

Страхование ответственности в соответствии с Гражданским кодексом РФ подразделяется на страхование ответственности за причинение вреда другим лицам (ст. 931 ГК) и страхование ответственности за нарушение договора (ст. 932 ГК). Страхование ответственности за нарушение договора согласно ст. 932 ГК допускается только в случаях, предусмотренных законом.

Вопрос о том, к какому виду страхования относится страхование ответственности перевозчика/экспедитора за утрату, гибель или повреждение груза, весьма спорный, и различная арбитражная практика подтверждает это. Закон о транспортно-экспедиционной деятельности, Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта не содержат указаний на возможность страхова-

ния ответственности экспедитора или перевозчика, что позволяет говорить о недействительности договоров страхования, если считать страхование ответственности экспедитора страхованием договорной ответственности. Если же относить страхование ответственности перевозчика/экспедитора к страхованию ответственности за причинение вреда — вопрос о недействительности договора страхования отпадает. Отсутствие единообразия в правоприменительной практике породило массу злоупотреблений. С исками о признании договоров страхования недействительными обращаются страховщики — когда не хотят оплачивать крупные убытки; страхователи — пытаются вернуть «зря уплаченную» страховую премию при отсутствии убытков. Встречаются даже случаи, когда судьи, не пытаясь разобраться в правомерности отказа страховщиком в страховой выплате, сразу предлагают сторонам договориться и заключить мировое соглашение, обещая в противном случае признать договор страхования ничтожным.

На сегодняшний день практика рассмотрения арбитражными судами споров по договорам страхования ответственности экспедитора различна, но в большинстве случаев суды все-таки принимают решения в пользу такого страхования.

Поучительны определения Высшего Арбитражного Суда РФ от 9.09.2009 и 10.09.2009 об отказе в передаче в Президиум Высшего Арбитражного Суда для пересмотра в порядке надзора решений и постановлений нижестоящих судов. Страховщик пытался признать договор страхования недействительным, на что суд указал: «обращение истца, изначально знавшего о незаконности заключаемого им договора страхования и не имеющего намерения и законных оснований его исполнять, с иском в арбитражный суд о признании данного договора недействительным (ничтожным) после предъявления ему иска выгодоприобретателем в силу положений статьи 10 ГК РФ обоснованно расценено судами как злоупотребление правом и нарушение права третьего лица, являющегося основанием для отказа в судебной защите».



Страхование транспортных операторов

Департамент корпоративного бизнеса
Управление страхования транспортных операторов
127994, Россия, г. Москва, ул. Лесная, 41
Тел.: (495) 234 36 14
Факс: (495) 234 36 00
E-mail: toperators@ingos.ru



Первая премия
БРЕНД ГОДА/БРЕНД 2007



Реклама

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.*

ЕДИНЫЙ ТЕЛЕФОН
(495) 956 55 55

www.ingos.ru

ОСАГО «Ингосстрах». Лицензия Росстрахнадзора С №0928 77
* в соответствии с условиями договора страхования
** получает премию «БРЕНД ГОДА/БРЕНД 2007» в категории «Финансовые корпорации и организации. Страхование, продукты и услуги»

XXIX заседание КТС СНГ

XXIX заседание Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ состоялось 19 ноября 2009 г. в Москве в рамках Международного транспортного форума «Транспорт России: становление, развитие, перспективы».



Текст и фото А. Камчатова.

Министры транспорта 12 стран Содружества (в состав КТС СНГ входят Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Россия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Украина) и руководители национальных транспортных ассоциаций обсудили широкий круг вопросов координации транспортной политики, особое внимание уделив решению проблем минимизации последствий мирового финансового кризиса в транспортных комплексах государств-участников СНГ, поиску путей повышения эффективности функционирования товаропроводящих

систем и углублению сотрудничества в согласованном развитии международных транспортных коридоров.

В своем приветствии министр транспорта Российской Федерации И. Левитин, который является председателем КТС СНГ, поздравил своих зарубежных коллег и всех участников заседания с большим событием для всех транспортников Содружества — 200-летием основания транспортного ведомства России и образования на транспорте.

Председатель КТС СНГ сообщил об основных итогах и приоритетных направлениях сотрудничества государств Содружества в транспортной сфере. Основной целью взаимодействия было

обеспечение экономического развития государств Содружества, улучшение условий и качества жизни населения. Органами отраслевого сотрудничества в сфере транспорта выполнялась работа по совершенствованию нормативно-правовой базы транспортной деятельности в рамках двусторонних и многосторонних отношений, разработке и принятию основополагающих документов, реализации действующих соглашений и транспортных проектов. При поддержке Исполкома СНГ с участием транспортных ведомств Содружества разработаны «Приоритетные направления сотрудничества

ОДНИМ ИЗ ОСНОВНЫХ ВОПРОСОВ ПОВЕСТКИ ДНЯ СТАЛО ОБСУЖДЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ВНЕДРЕНИЯ С 16 ИЮНЯ 2010 Г. ЦИФРОВЫХ ТАХОГРАФОВ. ПРЕДУСМОТРЕННЫЙ ЕВРОПЕЙСКИМ СОГЛАШЕНИЕМ, КАСАЮЩИМСЯ РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, СОВЕРШАЮЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (ЕСТР), ПЕРЕХОДНЫЙ ПЕРИОД ДЛЯ ПОДГОТОВКИ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЙ ВНЕДРЕНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЦИФРОВЫХ ТАХОГРАФОВ, ДЛЯ СТРАН СНГ ОКАЗАЛСЯ НЕДОСТАТОЧНЫМ.



государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 г.».

Проект Соглашения о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств-участников СНГ, рассмотрен на XXVIII заседании КТС СНГ 22 мая 2008 г. в Минске, одобрен Экономическим Советом СНГ и включен в проект повестки дня заседания Совета глав правительств СНГ 20 ноября 2009 года в Ялте.

В области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства осуществляется проработка вопросов в части введения безразрешительной системы на транзитные автомобильные перевозки грузов в рамках СНГ, возможности изменения установленных нормативов нагрузки на ось при выполнении межгосударственных перевозок по автомобильным дорогам Содружества, развития автомобильных дорог на подъездах к границам сопредельных государств.

Проведена большая оперативная работа, направленная на преодоление барьеров в международном автомобильном сообщении, повышение безопасности, в том числе и экологической, в сфере автомобильного транспорта.

И. Левитин отметил, что показатели работы транспорта зависят в значительной степени от состояния экономики, объемов внешнеторговой деятельности, уровня благосостояния граждан.

Неблагоприятная финансово-экономическая ситуация в мире вызвала спад производства в странах СНГ, сокращение экспортно-импортных операций, что привело к снижению объемов гру-



зовых перевозок. В среднем по государствам СНГ предприятиями транспорта в первом полугодии 2009 г. перевезено грузов на 20% меньше, чем за аналогичный период 2008 г. При этом грузооборот снизился на 21%. Отмечено также снижение объемов пассажирских перевозок.

Следует отметить, что влияние неблагоприятной экономической конъюнктуры на транспортный комплекс СНГ обусловило общее снижение количественных показателей работы транспорта. В то же время, благодаря достаточной прочности системы, постоянно предпринимаемым мерам по обеспечению устойчивого, опережающего в сравнении с темпами роста экономики развития транспорта, это воздействие оказалось некатастрофичным.

Председатель КТС СНГ подчеркнул, что в современных условиях сотрудничество в сфере транспорта приобретает особую актуальность и должно быть направлено как на преодоление последствий экономического спада, так и на достижение новых более высоких рубежей развития транспортного комплекса государств Содружества.

Заместитель министра транспорта Российской Федерации Н. Лямов проинформировал участников заседания о реализации международного межведомственного проекта «Обратная связь». В ходе проекта работники министерства транспорта Беларуси, Казахстана и России, должностные лица Федеральных таможенных служб этих стран и ассоциации международных автоперевозчиков АСМАП, БАМАП, КазАТО, всесторонне проанализировали существующие про-

блемы в целях последующей подготовки предложений для их устранения.

Одним из основных вопросов повестки дня стало обсуждение проблемы обязательного внедрения с 16 июня 2010 г. цифровых тахографов. Предусмотренный Европейским Соглашением, касающимся работы экипажей транспортных средств, совершающих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), переходный период для подготовки инфраструктуры, обеспечивающей внедрение и эксплуатацию цифровых тахографов, для стран СНГ оказался недостаточным.

С информацией по этому поводу выступил председатель БАМАП Н. Боровой и предложил подготовить обращение в ЕЭК ООН от имени Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ о необходимости установления дополнительного переходного периода.

Он отметил, что срок введения цифровых тахографов для стран ЕС, первоначально намеченный на 2004 г., переносился четырежды, несмотря на серьезную финансовую и интеллектуальную поддержку, и процесс внедрения цифрового тахографа у них являлся чрезвычайно сложным. Сейчас же ситуация еще более сложная из-за влияния мирового финансово-экономического кризиса.

Опираясь на практику стран ЕС и ряд объективных сложностей с внедрением цифрового тахографа в странах СНГ, бизнес-ассоциации в области транспорта предлагают перенести срок внедрения цифрового тахографа и просят КТС СНГ направить обращение по этому вопросу в ЕЭК ООН.

Н. Боровой сообщил также, что существуют правовые противоречия, связанные с применением Соглашения ЕСТР и Постановления 561/2006 (ЕС) на территории ЕС. Ряд стран-членов ЕС (Германия, Бельгия, Финляндия, Франция, Ирландия, Люксембург, Нидерланды и Великобритания), присоединяясь к ЕСТР, сделали оговорки о том, что транспортные операции между странами-участницами Европейского Экономического Сообщества должны расцениваться как «национальные». Страны-участницы ЕСТР, не являющиеся членами ЕС, едины во мнении, что положения ЕСТР должны применяться также к автомобильным перевозкам, осуществляемым внутри



ЕС. Эту позицию подтвердило Управление ООН по правовым вопросам.

От имени автотранспортных ассоциаций стран СНГ Н.Боровой обратился к КТС СНГ с просьбой о содействии в прояснении ситуации по применению Соглашения ЕСТР к транспортным операторам из стран СНГ на территории Европейского Союза.

Предложение о подписании обращения в ЕЭК ООН об отсрочке внедрения цифровых тахографов в установленный ЕСТР срок поддержал генеральный секретарь IRU М. Марми, заявив, что в распоряжении транспортников стран СНГ было не 4 года переходного периода, как у 27 стран ЕС, а всего лишь 9 месяцев после опубликования официального текста новых положений на русском языке. Поскольку речь идет о внедрении технически сложной системы, которое сопряжено к тому же с необходимостью создания банков данных и защиты информации, отсрочка необходима. По его словам, страны ЕС вводили цифровые тахографы тоже не одновременно. Кто-то сделал это 6 лет назад, а последняя из них, Греция, - всего несколько месяцев назад. Прежде в Европе в течение нескольких лет существовала система, когда одновременно использовались и аналоговые тахографы, и цифровые. Поэтому следу-

ет просить о том, чтобы для стран СНГ такая система существовала до 2015 г.

Участники заседания решили подготовить обращение к исполнительному секретарю ЕЭК ООН, чтобы во избежание коллапса международных автомобильных перевозок установить дополнительный переходный период для стран Содружества до 16 июня 2015 г.

Затем состоялось голосование по ряду протокольных вопросов. Председатель КТС СНГ И. Левитин предложил провести следующее заседание КТС в октябре 2010 г. снова в Москве.

В заключение состоялась торжественная церемония вручения памятных наград. Зарубежные гости преподнесли министру транспорта Российской Федерации И. Левитину памятные подарки и получили юбилейные нагрудные знаки «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями».

Генеральный секретарь IRU М. Марми вручил министру транспорта Российской Федерации И. Левитину почетный знак IRU в знак признания его личных заслуг и выдающегося вклада в развитие автомобильного транспорта в Российской Федерации совместно с Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков России - членом IRU, а также за его постоянную поддержку деятельности IRU.

24-е заседание Межгосударственного совета ЕврАзЭС на уровне глав государств

27 ноября 2009 г. в Минске состоялось 24-е заседание Межгосударственного совета ЕврАзЭС на уровне глав государств и Межгоссовета сообщества в качестве высшего органа Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана.



Президенты трех стран — Д. Медведев, А. Лукашенко и Н. Назарбаев — приняли решения по важнейшим вопросам функционирования таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации с 1 января 2010 г.:

- об одобрении Единого таможенного тарифа таможенного союза;
- о принятии Договора о Таможенном кодексе таможенного союза и утверждении Плана мероприятий по введению Кодекса в действие с 1 июля 2010 г.;
- о едином нетарифном регулировании таможенного союза;
- о введении в действие Соглашения о едином таможенно-тарифном регулировании в таможенном союзе и наделении Комиссии таможенного союза полномочиями по его ведению.

На заседании Межгоссовета было одобрено положение об Экспертном совете в рамках таможенного союза. Совет уполномочен обеспечить права хозяйствующих субъектов государств-членов таможенного союза на обжалование решений Комиссии таможенного союза, имеющих обязательный характер, на предмет их соответствия договорно-правовой базе таможенного союза.

Главы государств также приняли решение об утверждении членов Комиссии

таможенного союза, которые будут работать в ней на постоянной основе и о назначении Председателя Комиссии.

Эти решения, принятые президентами, означают начало реального функционирования таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества с 1 января 2010 г.

Создание единой таможенной территории на практике будет означать применение единых ставок ввозного таможенного тарифа по всем видам товаров, отмену таможенных границ между государствами-участниками Таможенного союза (белорусско-российской — с 1 июля 2010 г., казахстанско-российской с 1 июля 2011 г.) и перенос всех видов госконтроля (за исключением пограничного) на таможенную границу союза.

Подводя итоги саммита, Президент России Д. Медведев отметил, что формирование этого объединения стало серьезным шагом на пути к единому экономическому пространству и будет означать совершенно иную свободу движения товаров, услуг, капиталов и рабочей силы. По его мнению, ЕврАзЭС на постсоветском пространстве является единственной структурой, которая быстро движется к интеграционным целям. Президент РФ подчеркнул, что Москва, Минск и Астана договорились всемерно способствовать присоединению других стран к таможенному союзу.

19 декабря в ходе неформального саммита в Алматы президенты России, Беларуси и Казахстана подписали совместное заявление о создании с 1 января 2010 г. Таможенного союза трех государств, а также о формировании в рамках этого союза единого экономического пространства к 2012 г.

25-е заседание Межгосударственного совета ЕврАзЭС на уровне глав правительств

11 декабря 2009 г. в Санкт-Петербурге на 25-м заседании Межгоссовета ЕврАзЭС на уровне глав правительств одобрены важнейшие решения для начала функционирования таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации.

Премьер-министры государств-членов таможенного союза подписали протоколы о порядке взимания косвенных налогов и механизме контроля за их уплатой при экспорте и импорте товаров в таможенном союзе и о порядке взимания косвенных налогов при выполнении работ, оказании услуг в таможенном союзе.

Главы правительств трех государств также обратились к Правительству России с просьбой поручить Федеральной таможенной службе Российской Федерации ведение единой товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД).

На Межгосударственном совете ЕврАзЭС в Петербурге заслушана информация ответственного секретаря Комиссии таможенного союза С.Ю. Глазьева о ходе выполнения поручений, данных на Межгоссоветах 9 июня 2009 г. и 27 ноября 2009 г., в частности, об этапах и сроках формирования единой таможенной территории таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации.

Выступая на заседании, Председатель Правительства Российской Федерации В. Путин отметил, что представители министерств и ведомств России, Казахстана и Белоруссии в течение полугода предприняли очень энергичные попытки по формированию договорно-правовой базы Таможенного союза и добились практических результатов.

Подготовлен пакет ключевых документов и решений, необходимых для начала реального функционирования Таможенного союза. Договор о Таможенном кодексе Таможенного союза в сжатые сроки будет подготовлен к ратификации.

В. Путин подчеркнул: «Главная задача — сформировать такие совместные механизмы, которые не только ликвидируют внутренние барьеры на единой таможенной территории, но и позволят обеспечить эффективный контроль на внешнем контуре Таможенного союза. Необходимо не допустить появления «серых зон» в таможенном регулировании и в то же время не создавать дополнительных препятствий для экономических операторов».

Встреча руководителей ассоциаций международных автомобильных перевозчиков России, Беларуси и Казахстана

22 октября 2009 г. в Москве по приглашению АСМАП состоялась встреча президента российской Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Е. Москвичева, председателя белорусской ассоциации международных автомобильных перевозчиков (БАМАП) Н. Борового и генерального секретаря казахстанского Союза международных автомобильных перевозчиков (КАЗАТО) Т. Каплана.

В ходе встречи стороны обсудили проект Таможенного кодекса таможенного союза, который 21 октября с.г. был принят Комиссией таможенного союза ЕврАзЭС, а также пакет замечаний по проекту, подготовленный экспертами ассоциаций.

В пакет замечаний вошли предложения ассоциаций по ряду статей проекта кодекса, затрагивающих наиболее значимые аспекты для

отрасли международных автомобильных перевозчиков государств-участников таможенного союза.

По итогам встречи было подписано и направлено в адрес премьер-министров Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан совместное обращение с просьбой принять и рассмотреть предложения ассоциаций по проекту Таможенного кодекса таможенного союза.

Осенняя сессия IRU

3-6 ноября 2009 г. в Женеве состоялась Осенняя сессия IRU. От АСМАП в сессии IRU приняли участие президент АСМАП Е. Москвичев, почетный президент АСМАП Ю. Сухин, генеральный директор АСМАП А. Курушин, а также эксперты АСМАП.

Во время сессии состоялись заседания Президиума IRU, Советов IRU по грузовому и пассажирскому транспорту, Генеральная ассамблея IRU, а также Комитет по Связи IRU с СНГ и генеральная ассамблея BSEC-URTA (Союза автотранспортных ассоциаций стран-членов Организации Черноморского Экономического Сотрудничества). В рамках заседаний рабочих

органов IRU состоялись выборы в руководящие органы IRU и BSEC-URTA.

Президент АСМАП Е. Москвичев выбран на пост вице-президента Союза автотранспортных ассоциаций стран-членов Организации Черноморского Экономического Сотрудничества на период 2010 г. Почетный президент АСМАП Ю. Сухин вошел в состав Президиума IRU на период 2010-2011 гг.





Во время пребывания в Женеве руководство АСМАП приняло участие в специальной рабочей встрече с президентом IRU Я. Лацини и генеральным секретарем IRU М. Марми. Во время встречи обсуждены актуальные для международных автоперевозок проблемы, а также направления дальнейшего сотрудничества АСМАП и IRU.

Генеральная Ассамблея и выборы BSEC-URTA

4 ноября 2009 г. в Женеве прошло 16-е заседание Генеральной ассамблеи Союза автотранспортных ассоциаций региона стран-участниц организации Черноморского экономического сотрудничества — ЧЭС (Union of Road Transport Associations in the Black Sea Economic Cooperation Region, BSEC-URTA). Организация BSEC-URTA была создана 24 октября 2001 г. по инициативе Международного Союза автомобильного транспорта (IRU) и 11 ассоциаций стран-участниц ЧЭС из Албании, Армении, Азербайджана, Болгарии, Грузии, Греции, Молдовы, России, Румынии, Турции и Украины. В декабре 2001 г. Союз автотранспортных ассоциаций BSEC-URTA был признан в качестве секторального партнера организации ЧЭС в соответствии с решением 5-го заседания Совета Министров иностранных дел стран ЧЭС.

В заседании Генеральной Ассамблеи приняли участие представители национальных ассоциаций автоперевозчиков Азербайджана, Албании, Армении, Греции, Грузии, Болгарии, Молдовы, России, Украины, Румынии.

В рамках Генеральной Ассамблеи состоялись выборы в руководящие органы BSEC-URTA. На должности вице-президентов на 2010 г. избраны президент ассоциации ABADA (Азербайджан) Т. Нуруллаев и президент АСМАП (Россия) Е. Москвичев.

Пост президента BSEC-URTA, избираемого один раз в два года, в 2009-2010 гг. занимает В. Флоря, президент ассоциации AITA (Молдова).

В рамках заседания участники обсудили ситуацию в регионе ЧЭС в 2009 г. (распределение рынка международных автоперевозок, показатели внешней торговли, простои на границах стран ЧЭС); введение «Разрешения ЧЭС» и создание региональной системы разрешений, аналогичной ЕКМТ; положение дел по подписанию и ратификации Соглашения ЧЭС об упрощении визовых процедур для профессиональных водителей грузовых АТС стран-участниц ЧЭС; реализацию Приложения 8 к Международной конвенции о гармонизации контроля грузов на границе (1982 г.), в том числе международного весового сертификата транспортного средства; отчет за 2009 г., бюджет и рабочую программу BSEC-URTA на 2010 г.

В отношении вопроса введения «Разрешения ЧЭС» и создания региональной системы разрешений, аналогичной ЕКМТ, можно отметить следующее. На заседаниях экспертов компетентных органов стран ЧЭС, проходивших в течение 2009 г., ряд стран-участниц ЧЭС принял решение о сотрудничестве по созданию такой региональной системы. Российская Федерация, а также Греция и Болгария заявили, что они не связаны данным решением заинтересованных стран и не будут участвовать в его реализации. АСМАП неоднократно высказывалась на заседаниях рабочих органов ЧЭС и BSEC-URTA в поддержку позиции о либерализации транзитных и двухсторонних перевозок между странами ЧЭС, но в рамках двусторонних соглашений на взаимоприемлемых для сторон условиях.

Позиция Российской Федерации по вопросу многостороннего Соглашения ЧЭС об упрощении визовых процедур для профессиональных водителей грузовых АТС стран-участниц ЧЭС неоднократно озвучивалась на заседаниях Совета Министров стран-участниц ЧЭС. Россия не считает для себя возможным присоединиться к данному



Соглашению в связи с тем, что большинство стран-участниц ЧЭС имеют с РФ безвизовые отношения. Несколько стран оформляют визы в соответствии с Соглашением между РФ и ЕС об упрощении процедуры выдачи виз отдельным категориям граждан РФ и ЕС. Только три страны имеют с Россией двусторонние соглашения, регламентирующие процедуру оформления виз,

при этом количество оформляемых виз по этим странам незначительно.

Выборы в руководящие органы IRU на период 2010-2011 гг.

Во время Осенней сессии IRU состоялись выборы в руководящие органы Международного Союза автомобильного транспорта на период полномочий 2010-2011 гг.

На сегодняшний день IRU объединяет 180 организаций из 74 стран.



В новый состав Президиума IRU на 2010-2011 гг. вошли:

- Януш Лацни, президент IRU (ZMPD, Польша),
- Пере Падроза (ASTIC, Испания), вице-президент IRU, президент Совета IRU по грузовому транспорту,
- Грэхэм Смит (CPT, Великобритания), вице-президент IRU, президент Совета IRU по пассажирскому транспорту,
- Леонид Костюченко (АСМАП, Украина),
- Тойво Кульдкееп (ERAA, Эстония),



- Антонио Моусинхо (ANTRAM, Португалия),
- Георгий Петров (АЕВТРИ, Болгария),
- Иззет Салах (UND, Турция),
- Юрий Сухин (АСМАП, Россия),
- Владимир Флоря (АПА, Молдова),
- Ярослав Ханак (CESMAD Bohemia, Чешская Республика),
- Дик ван ден Брок Хумпхрей (EVO, Нидерланды).

Руководство Совета IRU по грузовому транспорту 2010-2011 гг.:

- президент Совета Пере Падроза (ASTIC, Испания),
- вице-президенты: Кахрамон Сыдиқназаров (AIRCUIZ, Узбекистан) и Петер Куллум (RHA, Великобритания).

Руководство Совета IRU по пассажирскому транспорту 2010-2011 гг.:

- президент Совета Грэхэм Смит (CPT, Великобритания),
- вице-президенты: Ювес Маннаертс (FBAА, Бельгия) и Хуберт Андела (KNV, Нидерланды).

Осенняя сессия

Участники сессии обсудили следующие вопросы: облегчение автомобильных перевозок (Конвенция ЕЭК ООН о гармонизации контроля грузов на границах ООН 1982 г., система МДП, стоянки автотранспортных средств в Европе, исполнение меморандума ЧЭС об упрощении автомобильных пере-

возок грузов, соглашение по визам для водителей в рамках ЧЭС); влияние экономического кризиса на автомобильные перевозки; вопросы информационного взаимодействия бизнеса с таможенными органами; региональная разрешительная система ЧЭС; создание Таможенного Союза Казахстан-Беларусь-Россия; обязательства автотранспортной отрасли по сокращению выбросов CO₂; поправки к ЕСТР, в т.ч. по внедрению цифрового тахографа; дорожная инфраструктура; развитие Евроазиатских автотранспортных связей (Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива - NELTI); текущий раунд ВТО и автомобильный транспорт; Роттердамские правила; проект международного соглашения по регулярным автобусным маршрутам OmniBUS; новое законодательство ЕС по правам пассажиров на автобусных перевозках; поправки в Устав IRU, а также отчеты рабочих органов IRU за 2009 г., программы рабочих органов IRU и бюджет IRU на 2010 г.

По итогам обсуждения Генеральной Ассамблеей IRU приняты резолюции:

- резолюция IRU о необходимости стандартизации и гармонизации взаимодействия в рамках информационных технологий и протоколов данных при взаимодействии бизнеса с таможенными органами;
- резолюция IRU по обязательствам отрасли в области сокращения выбросов CO₂ на 30% к 2030 г.

Лучший международный автоперевозчик СНГ

6 ноября на Генеральной ассамблее президент IRU Я. Лацци вручил награды победителям восьмого ежегодного конкурса IRU «Лучший международный автоперевозчик СНГ — 2009».

Конкурс проводится IRU с целью привлечения внимания к роли автотран-

спортивного комплекса в экономике стран Содружества, укрепления положительного имиджа международных автоперевозчиков стран СНГ, продолжения на международном уровне национальных конкурсов международных автомобильных перевозчиков, стимулирования применения инновационных технологий и решений в транспортных компаниях.

В подгруппе предприятий до 10 автомашин лучшей признана российская компания ООО «Инвестхимпром» (г. Омск). Награда IRU вручена директору компании В. Колосову.

В подгруппе компаний с парком до 50 автомашин победила компания «Белсотра», Беларусь. В подгруппе предприятий, насчитывающих свыше 50 автомашин — компания «Авто + », Украина.

Специальными дипломами награждена белорусская компания «Интер-трансавто» за эффективную антикри-

зисную программу, а также компания «Premium Logistics» из Казахстана.

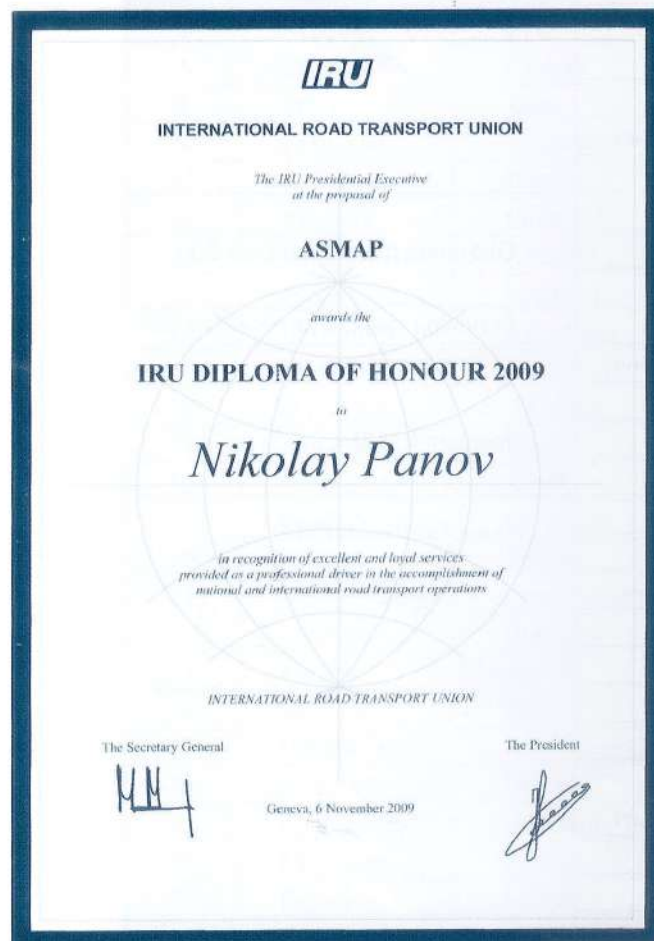
Награды лучшим водителям

По итогам 2009 г. IRU наградил 1345 лучших водителей, занятых на международных и внутренних перевозках, из 27 стран почетным дипломом, медалью и нагрудным значком IRU. К этой награде представляются водители, осуществившие международные перевозки общим пробегом не менее 1 млн км. Профессиональный стаж безаварийной работы при этом должен составлять не менее 20 лет, 15 лет — на международных перевозках. Водители не должны иметь нарушений правил дорожного движения, таможенного и административного законодательства. По представлению АСМАП почетными дипломами и значками по итогам 2009

1	Мережко	Юрий	Павлович	2034 Автоколонна ООО
2	Мизенко	Геннадий	Васильевич	
3	Панюхов	Николай	Геннадьевич	
4	Казаков	Алексей		АВТО-ИНВЕСТ ЗАО
5	Южалов	Сергей		
6	Нуроян	Лева	Жораевич	Автопром ООО
7	Баранов	Михаил		Автотранс-2 ООО
8	Гоппе	Иван		
9	Резинкин	Владимир		
10	Яровенко	Геннадий		ГСК УМИАТ ЗАО
11	Качанов	Иван	Васильевич	
12	Копылов	Алексей	Алексеевич	
13	Копына	Василий	Николаевич	ЕВРОБЕГ ООО
14	Лисицын	Владимир	Иванович	
15	Касацкий	Александр	Васильевич	Интеркарго-сервис ЗАО
16	Шугалеев	Николай	Иванович	
17	Ларченков	Игорь	Иванович	К. Транзит ООО
18	Серебряков	Юрий	Алексеевич	
19	Федоров	Григорий	Владимирович	Континент ООО
20	Шкурко	Виктор	Иванович	
21	Белый	Александр	Моисеевич	
22	Громыко	Николай	Николаевич	
23	Князев	Юрий	Иванович	
24	Лиснер	Валерий	Петрович	
25	Прокопцев	Александр	Степанович	
26	Пупенко	Сергей	Григорьевич	Лорри ОАО
27	Слесаренко	Николай	Павлович	
28	Бондарев	Игорь	Николаевич	
29	Курицын	Сергей	Николаевич	
30	Понарин	Валерий	Николаевич	

31	Абакумов	Василий	Васильевич	Совтрансавто-Брянск-Холдинг ОАО МП
32	Азаркин	Олег	Николаевич	
33	Алексин	Михаил	Владимирович	
34	Будаков	Григорий	Иванович	
35	Васильев	Геннадий	Павлович	
36	Гореликов	Анатолий	Викторович	
37	Зайцев	Юрий	Викторович	
38	Ивашкин	Александр	Павлович	
39	Изотов	Петр	Андреевич	
40	Ильин	Альберт	Петрович	
41	Климов	Игорь	Григорьевич	
42	Клищенков	Сергей	Михайлович	
43	Кузнецов	Вячеслав	Викторович	
44	Левкин	Александр	Викторович	
45	Митраков	Владимир	Семенович	
46	Никишкин	Борис	Евгеньевич	
47	Павлов	Александр	Сергеевич	
48	Панихидкин	Петр	Васильевич	
49	Поснов	Владимир	Михайлович	
50	Рожков	Михаил	Александрович	
51	Романов	Петр	Андреевич	
52	Рыбницкий	Виктор	Николаевич	
53	Ряполов	Виталий	Васильевич	
54	Серегин	Виктор	Владимирович	
55	Старосельцев	Александр	Михайлович	
56	Тихненко	Сергей	Васильевич	
57	Труфанов	Виталий	Витальевич	
58	Храмков	Владимир	Андреевич	
59	Чечетко	Владимир	Александрович	
60	Якименко	Николай	Витальевич	
61	Иванов	Александр	Иванович	Союзвнештранс-Смоленск ООО
62	Иванов	Сергей	Викторович	Стандарт транспорт сервисиз ЗАО
63	Деменков	Вячеслав	Григорьевич	
64	Орлов	Михаил	Юрьевич	Транзит-П ООО
65	Ананьев	Алексей	Александрович	
66	Свириденков	Владимир	Иванович	
67	Слепцов	Игорь	Петрович	ТрансАвтоИнвест ООО
68	Филиппов	Михаил	Васильевич	
69	Горохов	Евгений		
70	Шовдин	Александр		
71	Анисов	Владимир	Владимирович	
72	Величко	Николай	Васильевич	
73	Герасимчик	Юрий	Иосифович	
74	Гранченко	Игорь	Леонидович	
75	Гранченко	Юрий	Леонидович	
76	Грушевский	Александр	Дмитриевич	
77	Давыдов	Александр	Александрович	
78	Добрицкий	Александр	Игнатьевич	
79	Дробязко	Олег	Алексеевич	
80	Ивановский	Александр	Юльянович	

81	Исаев	Юрий	Гурьевич	Фестина-Рус ЗАО
82	Клепча	Иван	Иванович	
83	Клименко	Василий	Васильевич	
84	Красковский	Ромуальд	Зигмундович	
85	Ляшкевич	Александр	Николаевич	
86	Минкевич	Иван	Иванович	
87	Патеев	Сергей	Викторович	
88	Перевалов	Юрий	Георгиевич	
89	Рунец	Александр	Александрович	
90	Скаржинский	Станислав	Генрихович	
91	Стефанович	Александр	Борисович	
92	Сулжич	Борис	Иванович	
93	Талайко	Валерий	Владимирович	
94	Тишкевич	Михаил	Иосифович	
95	Федорович	Виктор	Иосифович	
96	Филипчик	Виктор	Александрович	
97	Шмат	Борис	Иванович	
98	Панов	Николай	Васильевич	Форпост-12 000
99	Анненков	Александр	Михайлович	ЦДС Европа 000
100	Назаров	Олег	Анатолевич	
101	Ратников	Олег	Егорович	
102	Скученков	Олег	Васильевич	
103	Якунчиков	Андрей	Анатолевич	ЭКС Карготранссервис 000
104	Зеленин	Валентин	Иванович	
105	Поволокин	Николай	Николаевич	



Экономика восстанавливается

Европейская Комиссия опубликовала развернутый прогноз экономического развития на 2009-2011 гг.



Европейская Комиссия обычно публикует экономические прогнозы четыре раза в год: развернутые версии, охватывающие ЕС и основные третьи страны, выпускаются весной и осенью, а менее детальные прогнозы, затрагивающие только крупнейшие экономики Европейского Союза и

описывающие лишь некоторые показатели, - в промежуточный период, обычно в феврале и сентябре.

Осенний прогноз 2009 г. свидетельствует, что экономика Европейского Союза достигла поворотного момента и начала выходить из рецессии, которая стала самой глубокой, продолжительной и всеобъемлющей за всю историю ЕС. В целом ВВП за 2009 г. сократился на 4%, однако последние месяцы года были отмечены улучшением экономической ситуации во многом благодаря принятым беспрецедентным бюджетным и финансовым мерам. Отдельные финансовые показатели вернулись к докризисным уровням. Условия на рынке труда остаются нестабильными, а уровень безработицы в ЕС достигает 10%. В 2010 г. ВВП вырастет на три четвертых процента, а в 2011 г. — примерно на полтора. Ожидается, что государственный дефицит увеличится и в 2010 г. составит 7,5% от ВВП. В 2011 г. экономика восстановится, временные меры постепенно подойдут к концу, что приведет к небольшому снижению дефицита.

Россия в условиях мирового кризиса испытала неожиданно глубокую рецессию, вызванную двукратным падением ВВП в первой половине 2009 г., и достаточно сильно пострадала от мирового экономического спада, хотя уже наблюдаются некоторые признаки стабилизации. Согласно прогнозу, постепенный подъем в экономике начнется в 2010 г. (2,3%) и увеличится в 2011 г. (2,7%). Это произойдет благодаря положительному балансу чистого экспорта, связанному с ростом цен на сырьевые товары.

В бюджете ожидается дефицит около 2% ВВП в 2010 и 2011 гг. Уровень безработицы достигнет 8% и будет медленно снижаться до 7%, в то время как инфляция сократится с 10,5% в 2009 г. до уровня ниже 8% в 2010 г.

Диалог о будущем

Девиз IRU – «Единство действий во имя лучшего будущего» (Working together for a better future). И каждый год постоянное представительство IRU в России и СНГ совместно с посольством страны, возглавляющей Евросоюз в текущем периоде, собирает за «круглым столом» экспертов в сфере автомобильного транспорта для обсуждения планов – как строить вместе это самое будущее.



Текст и фото А. Камчатова

Очередное 19-е заседание «круглого стола» по автомобильному транспорту, организованное постоянным представительством IRU в России и СНГ совместно с посольством Швеции в России и представительством Европейской Комиссии в России, которое традиционно выступает соорганизатором мероприятия, состоялось 1 декабря 2009 г. в Москве.

В заседании, посвященном развитию взаимоотношений Россия — ЕС в области транспорта, приняли участие представители IRU, посольств зарубежных

стран, представительства Еврокомиссии в РФ, Ассоциации Европейского бизнеса в России, прессы, крупных отечественных и зарубежных компаний.

Посол Швеции в России Т. Бертельман в своем выступлении отметил сделанный Президентом РФ Д. Медведевым в Послании Федеральному Собранию Российской Федерации акцент на модернизацию российской экономики и желание сотрудничать с Евросоюзом для привлечения инвестиций и притока передовых технологий. Среди приоритетных направлений сотрудничества между Швецией и Россией в сфере

транспорта были названы проблемы облегчения пересечения границ и обеспечения дорожной безопасности.

Руководитель отдела экономики и торговли посольства Швеции М. Оберг представил участникам «круглого стола» проект «Vision Zero» («Видение ноль»), суть которого заключается в обеспечении такого уровня дорожной безопасности, когда люди совсем перестанут гибнуть на дорогах.

Концепция этого проекта была принята еще в 1997 г., и с тех пор последовательно был предпринят целый ряд мер, позволивших существенно снизить количество ДТП и минимизировать их тяжелые последствия. Меры эти нередко достаточно просты, но весьма эффективны: например, все дороги Швеции оснащены барьером, разделяющим встречные потоки транспорта, имеют не менее 3 полос движения для обеспечения возможности безопасного обгона и т.п.

Советник представительства Еврокомиссии в России в сфере энергетики, транспорта и защиты окружающей среды У. Вайнс в своем докладе рассказал о развитии диалога между Россией и ЕС в сфере транспорта и об основных приоритетах транспортной политики Евросоюза в ближайшем будущем.

Прежде всего, необходимо снижать издержки, которые ложатся на общество, т. е. формировать систему справедливого ценообразования на транспортные услуги. Транспортная политика будет направлена на развитие инфраструктуры, защиту экологии, использование более чистых видов топлива, очистки отработанных газов, привлечение инвестиций в новейшие технологии и оптимизацию планирования транспортных процессов, гармонизацию законодательства и открытость рынков, введение единых технических и образовательных стандартов, повышение квалификации всех участников транспортного процесса, интеграцию информационных систем с соседними странами. Для этого в ЕС ведется крупная исследовательская программа стоимостью 7 млн евро по транспортным технологиям. Конечной целью является максимальное облегчение перемещения товаров и людей.

Кроме того, он отметил необходимость стимулировать операторов в выборе ими вида транспорта для оптимизации маршрутов с целью переноса нагрузки с автомобильных дорог на железные для

устранения пробок и загрязнения окружающей среды, и проинформировал о деятельности рабочей группы, созданной для устранения очередей на границах. К сожалению, оценить эффективность данных ею рекомендаций пока сложно из-за кризиса, и увидеть результаты можно будет тогда, когда объемы перевозок вновь достигнут докризисного уровня.

У. Вайнс затронул также тему введения через полгода цифровых тахографов, и глава Постоянного представительства IRU в СНГ И. Рунов проинформировал участников «круглого стола» о принятом на заседании КТС СНГ решении обратиться в ЕЭК ООН с просьбой о предоставлении странам Содружества дополнительного переходного периода для создания необходимой инфраструктуры.

Председатель Комитета по транспорту и таможне Ассоциации Европейского бизнеса в России Д. Чельцов проинформировал о подготовке обращений в Правительство от имени бизнес-сообщества по поводу внесения изменений в Таможенный кодекс Таможенного союза и недопустимости ограничения использования каких-либо видов транспорта при осуществлении контейнерных перевозок.

О реализации второго этапа Новой Евразийской автотранспортной инициативы (NELTI) сообщил А. Забоев. Участникам «круглого стола» были представлены также проекты по созданию системы оперативного реагирования с целью обеспечения безопасности на российских трассах и инновационных технологий в сфере дорожного строительства с использованием гидрополимерцементогрунта, что позволяет в том числе снизить себестоимость перевозки в 1,3-1,5 раза.

В заключение главный эксперт Постоянного представительства IRU в СНГ Д. Ларионов представил новую инициативу IRU «Smart Move» («Разумный ход»), направленную на стимулирование использования автобусного транспорта.

«Разумный ход» — это кампания по развитию автобусных перевозок, которую организовали Международный союз автомобильного транспорта (IRU) и Всемирный автобусный салон (Busworld) в целях содействия широкому распространению во всем мире автобусных перевозок как коллективного пассажирского транспорта.

В среде профессионалов транс-



портной индустрии автобус признан одним из наиболее экологичных, надежных и доступных средств транспорта, и является оптимальным решением для целого ряда проблем, связанных с обеспечением транспортных потоков. Эти проблемы включают изменение климата, безопасность на дорогах, транспортные заторы, социальную интеграцию и обеспечение мобильности.

Автобусный транспорт — это наиболее рентабельный и экономически разумный вид пассажирского транспорта. Стоимость передвижения по железной дороге зачастую вдвое выше, чем автобусом, а на легковой машине — почти втрое. Многочисленные исследования подтверждают, что операционные расходы на автобусные перевозки в качестве общественного транспорта оказываются ниже, чем на перевозки по железной дороге.

К сожалению, все эти факты широкой общественности практически неизвестны и об автобусном транспорте складывается неверное представление. Более того, на счет автобусов нередко относят проблемы, обычно связываемые с автомобильным транспортом вообще, такие как загрязнение воздуха и заторы на дорогах.

Автобус — самый безопасный из всех видов автомобильного транспорта. В плане безопасности автобусный транспорт находится на уровне транспорта железнодорожного, несмотря на то, что он использует инфраструктуру вместе с другими пользователями и видами транспорта.

В период 2007-2008 гг. на пассажиров автобусного транспорта приходилось лишь 0,57% всех смертных случаев на автомобильном транспорте в Европейском Союзе. Данные правительства США также подтверждают, что автобус является одним из самых безопасных видов наземного транспорта.

Во многих странах водители автобусов, в отличие от обычных пользователей автодорог, по закону обязаны проходить постоянную переподготовку по дополнительной программе теории и практики вождения. Кроме того, они обязаны проходить тщательный медосмотр.

Автобус служит прекрасным дополнением другим видам транспорта. Он перевозит жителей пригородов на работу в город и доставляет пассажиров от дома до железнодорожной станции или аэропорта. Ключевые характеристики автобусного транспорта — это гибкость, надежность, качество и комфорт. Современ-

менные информационные системы помогают пассажирам найти нужный автобус в нужное время, а водителю — выбрать правильный маршрут в любой стране.

В Европе 50% пожилых людей (50 млн человек) либо не имеют машины, либо не могут ее водить и поэтому пользуются автобусами. 40% семей в Европе не имеют собственного автомобиля и пользуются общественным транспортом, включая автобусный. Для более 14 млн жителей сельских районов США автобус является единственным доступным видом междугороднего транспорта, достигающим мест, куда не ходят поезда и не летают самолеты.

Внешние издержки автобусного транспорта (связанные с шумами, авариями, заторами и загрязнением окружающей среды) на 20% ниже, чем по железнодорожному транспорту.

Сюда входят внешние факторы, связанные со строительством и содержанием инфраструктуры и арендой земельных участков под нее, а также с выбросом твердых частиц на крутых поворотах и при торможении.

За период с 2000 по 2005 г. благодаря инновациям и огромным промышленным инвестициям в новые технологии, автобусы в Европе достигли беспрецедентного 60%-ного сокращения внешних издержек.

Автобусы, производимые сегодня, отличаются очень высокой эффективностью потребления топлива. Для перевозки одного пассажира на 100 км автобусу требуется в среднем от 0,6 до 0,9 л дизельного топлива, в то время как легковая машина с дизельным двигателем потребляет в среднем 5,9 л топлива, машина с бензиновым двигателем — 7,6 л, самолет — 6,6 л, а высокоскоростной поезд — 2,6 л. Ни одно другое средство коллективного пассажирского транспорта не сравнится с автобусом по энергоэффективности.

В ЕС, благодаря огромным инвестициям в новые технологии в автобус-

ной промышленности, сокращение вредных выбросов, таких как окись углерода, углеводороды, окислы азота и твердые частицы, составило до 98%!

Согласно данным исследования эффективности расхода топлива (на перевозку 1 пассажира) по различным видам транспорта, проведенного по заказу французских властей, эффективность автобусов на региональном транспорте оказалась втрое выше, чем у частных легковых автомобилей, и в 2-3 раза выше, чем у железнодорожного транспорта. На межрегиональном транспорте эффективность автобусов втрое выше, чем у железнодорожного транспорта, в 4-5 раз выше, чем у частных легковых машин, и в 10 раз выше, чем эффективность самолетов.

Задача кампании «Разумный ход» заключается в том, чтобы добиться более отчетливого осознания этих возможностей в политических кругах и в СМИ, с тем чтобы в итоге удвоить масштабы применения автобусного транспорта.

Только в рамках Европы это способно принести следующие результаты:

- снижение выбросов CO₂ по крайней мере на 50 млн тонн в год;
- сокращение смертности на дорогах и улицах в ЕС более чем на 3000 инцидентов в год;
- радикальное сокращение заторов в городах при нулевых затратах для налогоплательщика в результате уменьшения присутствия на улицах легковых автомобилей, по расчетам на 10-15%;
- создание 4 млн. новых рабочих мест.

Значительно больших результатов можно достигнуть, если в отношениях между правительствами, компетентными органами, компаниями-производителями и операторами автобусной индустрии будет преобладать дух партнерства, если они будут сотрудничать в проведении мероприятий по стимулированию автобусного транспорта. Сюда относится выделение специальных полос, схем движения и мест парковки, создание надлежащих условий для водителей, обустройство парковочных площадок, удобных терминалов и остановок для автобусов на регулярных линиях и т.д. Все это необходимо, если мы стремимся всерьез противодействовать заторам на дорогах.

Кампания «Разумный ход» открыта для прямого участия или поддержки со стороны любых заинтересованных лиц, фирм и организаций, разделяющих цели и задачи кампании.



«Слонодром»

Среди производителей прицепов Schmitz Cargobull на особом положении. Вот уже три года подряд компании присуждается приз журнала Verkehrs Rundschau («Транспортное обозрение») в номинации «Лучший производитель прицепной техники». Понятное дело, nobless oblige, то есть «положение обязывает» — приходится держать марку!

Текст и фото А. Камчатова

И «синий слон» не подкачал. Первый и единственный в мире, Schmitz Cargobull открыл в прошлом году собственный испытательный центр. Cargobull Validation Center (CVC) расположился на заводе в Альтенберге, на родине «слонов», где собирают бортовые и тентовые полуприцепы. Построили центр всего за год, инвестиции составили 9,5 млн евро, из них 3 млн пошло на измерительное оборудование.

Но не подумайте, что прежде продукция Schmitz не испытывалась на прочность перед запуском в производство. Просто приходилось обращаться на полигоны производителей тягачей, а теперь — все свое! В CVC на площади 2700 кв. м расположились испытательные стенды для проверки прочности рамы и пола, амортизаторов, тормозной системы и пр. узлов и агрегатов, позволяющие давать им нагрузки под любым углом и в любых направлениях. Любопытно, что базой для создания компьютерной программы оценки испытаний послужила программа NASA для изучения многокомпонентной динамики твердых тел. Так что на Schmitz'ax — хоть в космос!

Но «сердце» центра — дорожный симулятор, создающий динамическую нагрузку на прицеп. Колеса устанавливают на 6 гидравлических цилиндров, в которые нагнетается масло под давлением 210 бар, имитируя езду по неровной дороге. На симуляторе за 6 недель полуприцеп получает нагрузки, соответствующие 1 млн км пробега.

Кстати, при создании стенда использовали измерительное колесо, фиксирующее все силы, воздействующие на него в процессе эксплуатации. А «показания» самых сложных дорожных условий паспорттизировали в Румынии. Немного даже обидно: как же так, разве не в нашей стране самые плохие дороги?

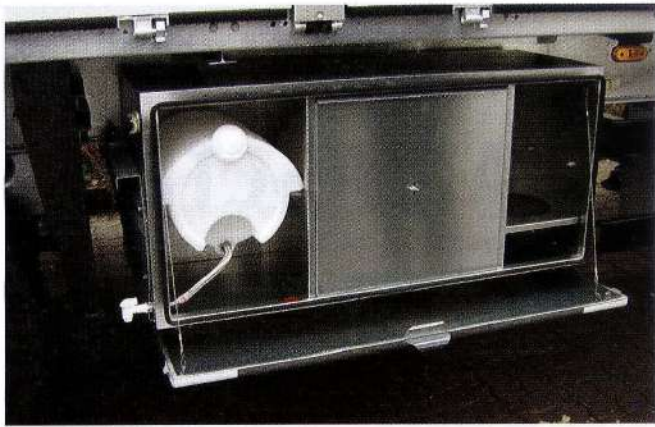
Представив группе журналистов, дилеров и

клиентов из России, Украины и Беларуси испытательный центр, инженеры Schmitz тут же показали первые результаты «работы над ошибками» — новое поколение тентовых полуприцепов S.PR⁺ для эксплуатации на дорогах Восточной Европы.

Компания Schmitz Cargobull сумела воплотить в полуприцепах S.PR⁺ концепцию универсальности, совместив «в одном флаконе» два типа транспортных средств. Их можно использовать как обычные бортовые «тенты» и как контейнеровозы, причем поворотные фитинги позволяют перевозить один 40-футовый либо два 20-футовых контейнера. А «плюс» в названии полуприцепа означает еще и повышенную прочность, устойчивость и комфортность езды при эксплуатации на плохих дорогах. Еще одна опция — специально для Восточной Европы! — продуктовый ящик с баком для воды, местечком для газовой плитки с баллоном и выдвижным столиком.

Но как выяснилось, для эксплуатации в нашей стране просто усилить подвеску и прочность кузова не всегда достаточно. В. Лазарян, генеральный директор «Совавто-Петербург», приобрел самый первый полуприцеп S.CS Universal со сдвижным боковым тентом в исполнении TIR, но 3 месяца не мог начать его эксплуатацию из-за задержки с омологацией полуприцепов такого типа. Чтобы получить таможенный сертификат в России, Украине и Беларуси, Schmitz'евским инженерам пришлось найти несколько десятков рационализаторских решений, чтобы исключить вероятность доступа к грузу через стыковочные отверстия. Теперь для обеспечения требований таможен места крепления тента у крыши пломбируются.

Надо отметить, что команда «синего слона» высоко ценит тесные взаимоотношения с партнерами. Как сказал А. Шмиц, руководитель восточноевропейского направления: «Мы разрабатываем новую технику вместе с клиентами, и всегда готовы выслушать их



замечания и пожелания». Поэтому научно-исследовательские и проектно-конструкторские разработки — непрерывный процесс, который диктуют реальные условия эксплуатации.

Вся продукция Schmitz Cargobull собирается только на заказ, с учетом пожеланий будущего владельца. При этом срок исполнения заказа — всего 18 часов. Как пояснил С. Пошта-рук, генеральный директор «Шмитц Каргобулл Руссланд», более 10 лет назад компания перешла на выпуск 4 основных типов полуприцепов (изотермических, тентовых, самосвальных и контейнеровозов) вместо выпускавшихся ранее почти 60, для производства которых используются 2,5 тыс. комплектующих вместо прежних 12 тыс. Это позволило в значительной степени оптимизировать логистику и снизить затраты, потому что законодательство ЕС предписывает производителям в течение 15 лет после окончания выпуска любой техники иметь в наличии запасные части. Кстати, запчасти продаются круглосуточно, и заказать их можно в электронном каталоге в зависимости от номера шасси. Служба поддержки клиентов тоже работает 24 часа в сутки, а сервисная поддержка осуществляется сетью, насчитывающей более 850 партнерских станций по всей Европе, включая Россию.

Больше прочности
с новым
S.PR⁺



Новое поколение S.PR

Тентовый п/п S.PR⁺: прочность плюс универсальность — усовершенствованный и оптимизированный продукт. Теперь также в сцепке с трёхосным тягачом.



www.cargobull.com



The Trailer Company.

Опционально: усиленное шасси и контейнерные фитинги. Ваше новое транспортное решение для лучшей рентабельности и многоцелевого назначения.



информация по тел.: +7 495 234 93 24

НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Федеральные законы

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 09.11.2009 № 249-ФЗ

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ»

Уточнены положения КоАП РФ, касающиеся, в том числе, привлечения лиц к административной ответственности без составления протокола

Установлено, в частности, что в случае назначения административного наказания в виде предупреждения или административного штрафа дело об административном правонарушении считается возбужденным с момента вынесения соответствующего постановления (т.е. постановления по делу о назначении административного наказания в виде предупреждения или административного штрафа). При этом копия постановления должна вручаться лицу, в отношении которого вынесено постановление, а также потерпевшему по его просьбе. Кроме того, в частности, признана утратившей силу статья 32.3 КоАП РФ, предусматривающая порядок исполнения постановления о наложении административного штрафа на месте совершения административного правонарушения.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 30.10.2009 № 242-ФЗ

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В СТАТЬЮ 373 ЧАСТИ ВТОРОЙ НАЛОГОВОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Уточнено определение налогоплательщика налога на имущество организаций

В соответствии с изменениями, внесенными в п. 1 ст. 373 НК РФ, налогоплательщиками данного налога будут признаваться организации, имеющие имущество, признаваемое объектом налогообложения в соответствии со ст. 374 НК РФ. Внесение поправок обусловлено тем, что на основании действующей редакции названной нормы организации, признаваемые налогоплательщиками налога на имущество организаций и не имеющие на балансе имущества, являющегося объектом налогообложения, обязаны представлять в налоговые органы «нулевые» декларации. Внесение изменений направлено на сокращение затрат организаций на подготовку налоговой отчетности, а также принятию отчетности и ее обработке налоговыми органами. Закон вступает в силу по истечении одного месяца со дня его официального опубликования, но не ранее 1-го числа очередного налогового периода по налогу на имущество организаций.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 28.11.2009 N 282-ФЗ

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ГЛАВЫ 22 И 28 ЧАСТИ ВТОРОЙ НАЛОГОВОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Внесены изменения в главы Налогового кодекса РФ, регулирующие акцизы и транспортный налог

Увеличены налоговые ставки на некоторые виды подакцизных товаров, в частности ставка на спирт этиловый из всех видов сырья (в том числе этиловый спирт-сырец из всех видов сырья) с 1 января по 31 декабря

2010 г. включительно будет составлять 30 р. 50 к. за 1 л безводного этилового спирта (до внесения изменений - 27 р. 70 к.). Увеличены также ставки акцизов на табачные изделия, легковые автомобили, моторные масла и прямогонный бензин. Уточнен порядок исчисления суммы акциза на алкогольную продукцию с объемной долей этилового спирта свыше 9%.

Определено также, что установленные НК РФ налоговые ставки транспортного налога могут быть увеличены (уменьшены) законами субъектов РФ, но не более чем в десять раз (до внесения изменений - не более чем в пять раз).

Настоящий Федеральный закон вступает в силу с 1 января 2010 г., но не ранее чем по истечении одного месяца со дня его официального опубликования и не ранее 1-го числа очередного налогового периода по соответствующему налогу.

**Постановления Правительства
Российской Федерации**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ
ОТ 28.10.2009 № 854**

**«О ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ МЕРАХ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ
СУБЪЕКТОВ МАЛОГО И СРЕДНЕГО
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА»**

В 2009 г. субъектам РФ будут предоставляться субсидии для повышения уровня капитализации гарантийных фондов и фондов поручительств, входящих в инфраструктуру поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства

На предоставление субсидий направлены средства федерального бюджета в размере 7500 млн руб. в соответствии с Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2009 г. и на плановый период 2010 и 2011 г.». Субсидии предоставляются в целях финансового обеспечения деятельности по предоставлению поручительств, обеспечивающих исполнение обязательств

по кредитам, привлеченным в российских кредитных организациях субъектами малого и среднего предпринимательства, и по договорам лизинга, заключенным лизингодателями с субъектами малого и среднего предпринимательства. Субсидии предоставляются в соответствии с «Правилами распределения и предоставления субсидий...», утвержденными Постановлением Правительства РФ от 27.02.2009 № 178, с учетом того, что объем субсидии бюджету субъекта РФ, определяемый по формуле распределения субсидий, не должен превышать 200 млн руб., а уровень софинансирования расходного обязательства субъекта РФ за счет федерального бюджета, предусмотренный Постановлением, составляет 95%.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ
ОТ 29.10.2009 № 860**

**«О ТРЕБОВАНИЯХ К
ОБЕСПЕЧЕННОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ
ОБЪЕКТАМИ ДОРОЖНОГО СЕРВИСА,
РАЗМЕЩАЕМЫМИ В ГРАНИЦАХ
ПОЛОС ОТВОДА»**

Установлены минимально необходимые требования к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального, местного значения объектами дорожного сервиса

Предусмотрено, в частности, что объекты дорожного сервиса различного вида могут объединяться в единые комплексы; размещение каждого вида объектов дорожного сервиса в границах полосы отвода автомобильной дороги соответствующего класса и категории осуществляется в соответствии с документацией по планировке территории с учетом минимально необходимых для обслуживания участников дорожного движения требований к обеспеченности дорог объектами дорожного сервиса; на объектах дорожного сервиса, размещаемых в границах полос отвода автомобильных дорог, обеспе-

чивается оказание минимально необходимых услуг в соответствии с утвержденными требованиями (размещение кемпинга, мотеля, площадки отдыха, пункта общественного питания, автозаправочной станции, моечного пункта, предприятия торговли, станции технического обслуживания).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 29.10.2009 № 864

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ ЦЕЛЕВУЮ ПРОГРАММУ «МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2002 - 2010 ГОДЫ)»

Снижен общий объем финансирования мероприятий федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)»

В соответствии с изменениями, внесенными в Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848, объем финансирования Программы снижен с 4644,9 млрд руб. до 4469,5 млрд руб. В новой редакции изложены, в частности: перечень основных мероприятий Программы; приложение «Расходы на реализацию подпрограммы «Железнодорожный транспорт»; перечень мероприятий, осуществляемых с участием федерального бюджета в 2006 - 2009 гг; целевые показатели подпрограммы «Автомобильные дороги»; объемы финансирования капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования федерального значения и искусственных сооружений на них.

РАСПОРЯЖЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 05.11.2009 № 1653-Р

УТВЕРЖДЕН ПЕРЕЧЕНЬ РАБОТ, НЕПОСРЕДСТВЕННО СВЯЗАННЫХ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Ст. 10 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» предусматриваются ограничения при приеме на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности. На такую работу не принимаются лица, в том числе имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления, состоящие на учете в учреждениях органов здравоохранения по поводу психического заболевания, алкоголизма или наркомании. Согласно утвержденному Перечню к работам, непосредственно связанным с обеспечением транспортной безопасности, в частности, отнесено: аккредитация специализированных организаций в области транспортной безопасности; оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств; осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности и др.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 16.11.2009 № 934

«О ВОЗМЕЩЕНИИ ВРЕДА, ПРИЧИНЯЕМОГО ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМИ ПЕРЕВОЗКИ ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ГРУЗОВ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Определен порядок возмещения владельцами транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам в РФ, вреда, причиняемого автомобильным дорогам

В соответствии с утвержденными Правилами вред, причиняемый автомобильным дорогам транспортными средствами, подлежит возмещению владельцами транспортных средств. Внесение платы в счет возмещения вреда осуществляется при оформлении специального разрешения на движение транспортных средств. Осуществление расчета, начисления и взимания платы в счет возмещения вреда организуется Федеральным дорожным

агентством, органами исполнительной власти субъектов РФ, органами местного самоуправления, владельцами частных автомобильных дорог в отношении соответственно участков автомобильных дорог федерального значения, регионального или межмуниципального значения, местного значения, участков частных автомобильных дорог, по которым проходит маршрут движения транспортного средства.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ
ОТ 23.11.2009 № 950**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В
ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 16
ОКТАБРЯ 2001 Г. № 730»**

Бланки удостоверения допуска к осуществлению международных автомобильных перевозок и карточки допуска на автотранспортное средство для осуществления международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров отнесены к защищенной полиграфической продукции уровня «В»

Соответствующие изменения внесены в Постановление Правительства РФ от 16 октября 2001 года № 730 «Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок».

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ
ОТ 26.11.2009 № 956**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В
ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 12
ОКТАБРЯ 2005 Г. № 609»**

Внесены изменения в специальный технический регламент «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ»

Изменения внесены с целью приведения Регламента в соответствие с действующим законодательством. В частности, в Регламенте уточнены объекты технического регулирования. К ним отнесены автомобильная техника и двигатели внутреннего сгорания, предназначенные для установки на автомобильной технике определенных категорий, выпускаемые в обращение на территории РФ (в прежней редакции - автомобильная техника, выпускаемая в обращение на территории РФ, и установленные на ней двигатели внутреннего сгорания в части выбросов, а также топливо для таких двигателей). Из объектов технического регулирования исключены, в частности: автомобильная техника, принадлежащая физическим лицам, ранее зарегистрированная в подразделениях ГИБДД РФ, находящаяся за пределами РФ; двигатели внутреннего сгорания, поставляемые в качестве запасных частей с целью ремонта находящейся в эксплуатации автомобильной техники. В новой редакции изложена «Экологическая классификация автомобильной техники и двигателей внутреннего сгорания в зависимости от уровня выбросов вредных (загрязняющих) веществ», из Регламента исключены «Основные технические требования к характеристикам топлива для автомобильной техники».

**Нормативные правовые акты федеральных
органов исполнительной власти**

**ПРИКАЗ МИНФИНА РФ
ОТ 01.10.2009 № 101Н**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПРАВИЛА ФОРМИРОВАНИЯ
СТРАХОВЫХ РЕЗЕРВОВ ПО
СТРАХОВАНИЮ ИНОМУ,
ЧЕМ СТРАХОВАНИЕ ЖИЗНИ,
УТВЕРЖДЕННЫЕ ПРИКАЗОМ
МИНИСТЕРСТВА ФИНАНСОВ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 11
ИЮНЯ 2002 Г. № 51Н»**

Зарегистрировано в Минюсте РФ
06.11.2009 № 15190.

На период с 1 января 2010 г. до 31 де-

кабря 2012 г. установлен порядок расчета предельной величины стабилизационного резерва по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО)

Внесены уточнения в «Правила формирования страховых резервов по страхованию иному, чем страхование жизни», в соответствии с которыми разница между доходами и расходами страховщика за первый квартал, полугодие, девять месяцев, календарный год, превышающая 5% от указанных доходов, направляется на увеличение стабилизационного резерва по ОСАГО до достижения данным резервом предельной величины, равной 10% размера резерва произошедших, но не заявленных убытков по ОСАГО. Дополнениями, внесенными в указанные Правила, установлен порядок расчета в период с 1 января 2010 г. по 31 декабря 2012 г. предельной величины стабилизационного резерва по ОСАГО. С учетом данного обстоятельства внесены поправки в таблицы №№ 18 и 19 для расчета страховых резервов по страхованию иному, чем страхование жизни.

ПРИКАЗ ФТС РФ ОТ 25.08.2009 № 1560

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРКИ ДОКУМЕНТОВ И СВЕДЕНИЙ ПОСЛЕ ВЫПУСКА ТОВАРОВ И (ИЛИ) ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

Зарегистрировано в Минюсте РФ
20.11.2009 № 15262.

Разработан Порядок проведения проверки документов и сведений после выпуска товаров и (или) транспортных средств

В соответствии с утвержденным Порядком проверка документов и сведений является формой таможенного контроля и проводится в целях установления подлинности документов, представленных при таможенном оформлении товаров и (или) транспортных средств, достоверности со-

державшихся в них сведений, а также правильности их оформления. Проверка достоверности сведений осуществляется путем их сопоставления с информацией, полученной из других источников, в том числе по результатам проведения иных форм таможенного контроля, анализа сведений специальной таможенной статистики, обработки сведений с использованием программных средств, а также другими способами, не запрещенными законодательством РФ. Проверка проводится на основании, в частности, поручения вышестоящего таможенного органа, материалов, поступивших из правоохранительных и иных контролирующих органов, сообщений средств массовой информации, а также сообщений и заявлений российских и иностранных юридических и физических лиц.

ПРИКАЗ ФТС РФ ОТ 15.10.2009 № 1887

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРИКАЗ ФТС РОССИИ ОТ 20 ИЮНЯ 2005 Г. № 558»

Зарегистрировано в Минюсте РФ
26.11.2009 № 15325.

В новой редакции изложен Перечень таможенных органов, компетентных совершать таможенные операции с товарами, перемещаемыми с применением карнетов АТА

В частности, в указанный перечень включены: таможенный пост «Аэропорт Уфа» Башкортостанской таможни, таможенный пост МАПП «Пограничный» Уссурийской таможни. (Для справки: карнет АТА - международный таможенный документ о временном ввозе товаров, приравняваемый к таможенной декларации для целей таможенного оформления при применении таможенного режима временного ввоза, позволяющий идентифицировать товары и используемый в качестве международной действующей гарантии обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов).

NEWS OF THE LEGISLATION

Federal laws

THE FEDERAL LAW OF 30.10.2009, N 242-ФЗ

"ON MODIFYING ARTICLE 373 OF THE SECOND PART OF THE TAX CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION"

The definition of tax bearer of the wealth tax of organizations was specified

According to the changes brought in point 1 of article 373 of the Tax code of the Russian Federation, the organizations having the property recognized as an object of taxation will be admitted as tax bearers of the given tax according to article 374 of the Tax code of the Russian Federation. The amendments were caused by the fact that on the basis of the working edition of the named norm, the organizations which are recognized as tax bearers of the wealth tax of the organizations and not having any property in the sheets as object of taxation, are obliged to present "zero" declarations to taxing authorities. The aim of the modification was to reduce labor expenditures of organizations on preparations of tax accounts, and also to the acceptance of the reporting and its processing by taxing authorities. The law becomes valid one month after the date of its official publication, but not earlier than the first day of the next tax period for the wealth tax of the organizations.

THE FEDERAL LAW OF 09.11.2009, N 249-ФЗ

"ON CHANGES IN THE ADMINISTRATIVE OFFENCES CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION"

Positions of the Administrative offences code of the Russian Federations on calling persons to administrative responsibility without drawing up of a report were specified

It was established, in particular, that

in case of administrative punishment as a warning or administrative penalty, the administrative offence case is considered open since the moment of the appropriate decision taken (i.e. decisions on business about purpose of administrative punishment as a warning or administrative penalty). Thus the copy of the decision should be given to the person the decision was taken on and also to the victim at his request. Besides in particular, article 32.3 of the Administrative offences code of the Russian Federation providing the order of execution of the decision on administrative penalty at the place of an administrative offence was recognized as lost its force.

THE FEDERAL LAW OF 28.11.2009, N 282-ФЗ

"ON CHANGES IN CHAPTERS 22 AND 28 OF THE SECOND PART OF THE TAX CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION"

Changes were brought in some chapters of the Tax code of the Russian Federation regulating excises and the transport tax

Tax rates were increased for some kinds of excise-duty goods, in particular the rate for ethyl alcohol produced from all kinds of raw material (including ethyl crude alcohol from all kinds of raw material) from January 1 till December 31, 2010 will make 30.50 roubles per liter of the waterless ethyl alcohol (before the modification – 27.70 roubles). The rates of excises were increased on tobacco products, cars, motor oils and virgin gasoline. The order of calculation of the amount of the excise on alcohol products with the volume fractions of ethyl alcohol over 9 percent was specified.

It was determined also that the rates established in the Tax code of the Russian Federation for the transport tax can be increased (reduced) by laws of the subjects of the Russian Federation, but no more than ten times (before modification - no more

than five times).

The present Federal law comes into force since January 1, 2010, but not earlier than one month after the date of its official publication and not earlier than the first day of the next tax period for the appropriate tax.

Decisions of the Government of the Russian Federation

THE DECISION OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 28.10.2009, N 854

"ON ADDITIONAL MEASURES OF THE STATE SUPPORT TO THE SUBJECTS OF SMALL AND MEDIUM-SIZE BUSINESSES"

Subjects of the Russian Federation will be provided in 2009 with grants supposed to increase levels of capitalization of guarantee funds and bail funds included in the infrastructure of support to render to the subjects of small and medium-size businesses

Means of the federal budget at the amount of 7500 million rubles were directed according to the Federal law "On the federal budget for 2009 and for the scheduled period 2010 and 2011" to arrange the grants. Grants are given with a view of financial support to the activity dealing with the guarantees to be provided for carrying out of obligations under credits drawn in the Russian credit organizations by subjects of small and medium-size businesses, and under contracts of leasing concluded by leasing providers with subjects of small and medium-size businesses. Grants are given according to "The Rules for distribution and providing of grants...", approved by the decision of the Government of the Russian Federation of 27.02.2009, N 178, with allowance for that the volume of the grant to the budget of the subject of the Russian Federation, determined with the formula of distribution of grants, should not exceed 200 million rubles, and a level of co-financing of the account obligation of the subject of the Russian Federation due to the federal budget, as stipulated by the Decision, makes up 95 percent.

THE DECISION OF THE GOVERNMENT

OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 29.10.2009, N 860

"ON REQUIREMENTS TO THE PROVIDING OF GENERAL PURPOSE HIGHWAYS WITH ROAD SERVICE OBJECTS TO BE PLACED WITHIN THE LIMITS OF THE RIGHT OF WAY"

Minimally necessary requirements were approved for the providing of general purpose highways of federal, regional or intermunicipal, local value with road service objects

It is stipulated, in particular, that objects of road service of various kinds can be united in uniform complexes; accommodation of each kind of objects of road service within the limits of the right of way of the highway of the appropriate class and a category is carried out according to the planning documents on the right of way territory with allowance for participants of traffic of requirements minimally necessary to serve the objects of road service; on the objects of road service placed within the limits of the right of way of highways, the rendering of minimally necessary services is provided according to the approved requirements (accommodation of a camping, motel, a platform of rest, point of public catering, a gasoline station, washing point, a trading enterprise, servicing depot).

THE DECISION OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 29.10.2009, N 864

"ON CHANGES IN THE FEDERAL SPECIAL PROGRAM "MODERNIZATION OF TRANSPORT SYSTEM OF RUSSIA (2002 - 2010)"

The total amount of financing of the Federal special program "Modernization of transport system of Russia (2002 - 2010)" was reduced

According to the changes brought in the Decision of the Government of the Russian Federation of 05.12.2001, N 848, the amount of financing of the Program was reduced from 4644,9 billion rubles down to 4469,5 billion rubles. The new wording stated, in particular: the list of the basic actions of the Program; appendix "Charges on realization of the subprogram "Railway transportation"; the list of actions which are

carried out with participation of the federal budget in 2006 - 2009; target parameters of the subprogram "Highways"; volumes of financing of overhaul, repair and the maintenance of general purpose highways of federal value and artificial constructions on them.

THE ORDER OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 05.11.2009, N 1653-P

THE LIST OF WORKS DIRECTLY LINKED WITH THE MAINTENANCE OF TRANSPORT SAFETY WAS APPROVED

Article 10 of the Federal law of 09.02.2007, N 16-ФЗ "On transport safety" provides restrictions in the personnel employment directly linked with the maintenance of transport safety. Such work places will not be accessible to the persons with an outstanding or not taken off conviction for a deliberate crime, registered at health establishments as mental disease patient, alcoholic or drug addict. According to the authorized List the works directly linked with the maintenance of transport safety, in particular, are as follows: accreditation of specialized organizations in transport safety; an estimation of vulnerability of objects of a transport infrastructure and vehicles; control and supervision in the maintenance of transport safety, etc.

THE DECISION OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 16.11.2009, N 934

"ON COMPENSATION OF HARM CAUSED BY VEHICLES TRANSPORTING HEAVY CARGOES ON HIGHWAYS OF THE RUSSIAN FEDERATION"

The procedure of compensation by owners of vehicles transporting heavy cargoes on highways in the Russian Federation of harm caused to highways was determined

According to the approved Rules, harm caused to highways by vehicles is subject to compensation by owners of vehicles. The payment as compensation of harm is made during the registration of a special permission on movement of vehicles. The calculation, charge and collection of the payment as compensation of harm is organized by the Federal road agency, executive authorities of subjects of the Russian Federation, institutions of local

government, owners of private highways in relation accordingly to the sites of highways of federal value, regional or intermunicipal value, local value, sites of private highways a vehicle will be moving on.

THE DECISION OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 23.11.2009, N 950

"ON CHANGES IN THE DECISION OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF OCTOBER 16, 2001, N 730"

Forms of the certificate allowing international motor transportations, and admission cards for vehicles carrying out international motor haulage of cargoes and passengers are regarded as protected polygraphists production of level "B"

Respective alterations were brought in the Decision of the Government of the Russian Federation of October 16, 2001, N 730 "On approval of the Regulations on the admission of the Russian carriers to carry out international motor transportations".

THE DECISION OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF 26.11.2009, N 956

"ON CHANGES IN THE DECISION OF THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION OF OCTOBER 12, 2005, N 609"

Changes were brought in the special technical rules "On requirements to emissions by the vehicles which are let out to operate in the Russian Federation of harmful (polluting) substances"

The changes were brought in to make the Rules conform to the current legislation. In particular, the Rules specify objects of technical regulations. They are: motor vehicles and engines of the internal combustion intended for installation in motor vehicles of certain categories allowed to operate in the Russian Federation (in former edition – motor vehicles allowed to operate in the Russian Federation, and the engines of internal combustion mounted in them regarding emissions, and also fuel for such engines). Excluded from the objects of technical regulation were, in particular: motor vehicles belonging to natural persons which were registered at a division of motor licensing and inspection department of the Russian Federations outside the Russian Federation; the engines of internal combustion delivered as spare parts for the purpose of repair of motor vehicles in operation. Ecological classification of motor vehicles and engines of internal combustion depending on a level of emissions of harmful (polluting) substances has a new wording, the Basic technical requirements

to characteristics of fuel for motor vehicles were excluded from the Rules.

**Normative elements
of law of federal executive authorities**

**THE ORDER OF THE MINISTRY OF
FINANCE OF THE RUSSIAN FEDERATION
OF 01.10.2009, N 101N**

**"ON CHANGES IN THE RULES OF
FORMATION OF INSURANCE RESERVES
ON OTHER THAN LIFE INSURANCE
APPROVED BY THE MINISTRY
OF FINANCE OF THE RUSSIAN
FEDERATION, THE ORDER OF JUNE 11,
2002, N 51N"**

It was registered by the Ministry of Justice of the Russian Federation on 06.11.2009, N 15190.

The procedure of calculation of limiting size of stabilization reserve from January 1, 2010 till December 31, 2012 was established on obligatory civil liability of owners of vehicles (OSAGO)

Specifications were added in "Rules of formation of insurance reserves on other than life insurance" according to which difference between incomes and charges of the insurer for first quarter, half-year, nine months, the calendar year, exceeding 5 percent of the specified incomes, goes on to the increase of stabilization reserve on OSAGO until the given reserve reaches the limiting size equal to 10 percent of the size of the occurred, but not declared losses on OSAGO. The additions brought in the specified Rules, establish the procedure of calculation in the period from January 1, 2010 till December 31, 2012 of the limiting size of stabilization reserve on OSAGO. With allowance for the given circumstance, amendments were brought in tables 18 and 19 for calculation of insurance reserves on other insurance than life insurance.

**THE ORDER OF THE FCS
OF THE RUSSIAN FEDERATION
OF 25.08.2009, N 1560**

**"ON THE APPROVAL OF REALIZATION
OF INSPECTION OF DOCUMENTS AND
DATA AFTER THE RELEASE OF GOODS
AND (OR) VEHICLES"**

It was registered by the Ministry of justice of the Russian Federation on 20.11.2009,

N 15262.

The procedure of realization of inspection of documents and data after the release of goods and (or) vehicles was developed

According to the approved Order, inspection of documents and data is a form of customs supervision and will be carried out with a view of verification of the documents submitted at the customs get-up of goods and (or) vehicles, reliability of data contained in them, and also correctness of their registration. The check of reliability of data is carried out by their comparison to the information received from other sources, including by results of realization of other forms of customs supervision, the analysis of data of special customs statistics, processing of data with use of software, and also other ways which are not forbidden by the legislation of the Russian Federation. The check will be carried out on the basis, in particular, of assignments of higher customs authorities, the materials which arrived from law-enforcement and other supervising bodies, messages of mass media, and also messages and applications of Russian and foreign legal and natural persons.

**THE ORDER OF THE FCS
OF THE RUSSIAN FEDERATION
OF 15.10.2009, N 1887**

**"ON CHANGES IN THE ORDER OF THE
FCS OF RUSSIA OF JUNE 20, 2005, N 558"**

It was registered by the Ministry of justice of the Russian Federation on 26.11.2009, N 15325.

There is a new edition of the List of the customs houses competent to make customs operations with goods transported through ATA carnets procedure

In particular, the specified list includes: a customs post of the "Airport Ufa" of Bashkortostan customs authorities, customs post MAPP "Pogranichny" of the Ussuriysk customs authorities (For the information: ATA carnet is an international customs document on temporary import of goods, equated to the customs declaration for the purposes of customs registration at application of the customs treatment of the temporary import, allowing to identify the goods, and used as the international working guarantee of maintenance of payment of customs dues and taxes).

Подписку на журнал «МАП» теперь можно оформить на 12 месяцев (индекс в каталоге Роспечати 80271) или на 6 месяцев (индекс 29876)

В любом отделении связи России и стран СНГ
вы можете оформить подписку на журнал
«Международные автомобильные перевозки»
- издание Ассоциации международных авто-
мобильных перевозчиков (АСМАП).
<http://www.rospr.ru/>

Кроме того, оформить подписку на журнал можно через интернет-магазин
<http://www.presscafe.ru/Subs>

Для юридических лиц Агентство «Роспечать» предлагает курьер-
скую доставку прессы – бизнес-проект «Корпоративная подписка»
<http://www.presscafe.ru/corp>

ФСП-1

АБОНЕМЕНТ

на газету
журнал

«Международные
автомобильные перевозки»

29876

(индекс издания)

на 2010 год по месяцам:											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Куда

Количество комплектов

(почтовый индекс)

(адрес)

Кому

(фамилия, инициалы)

ФСП-1

ДОСТАВОЧНАЯ КАРТОЧКА

на газету
журнал

«Международные
автомобильные перевозки»

29876

ПВ	место	литер
----	-------	-------

Стоимость подписки

руб. коп.

Количество комплектов

Стоимость пересылки

руб. коп.

Количество комплектов

на 2010 год по месяцам:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Куда

Количество комплектов

(почтовый индекс)

(адрес)

Кому

(фамилия, инициалы)

Зарубежная подписка оформляется через фирмы-партнеры ЗАО «МК-Периодика» или непосредственно в ЗАО «МК-Периодика» по адресу: 129110 Москва, ул. Гиляровского, 39, ЗАО «МК-Периодика»; тел. (495) 681-91-37, 681-97-63; факс (495) 681-37-98
Подписку можно также оформить через Интернет-магазин (на печатную версию журнала); адрес сайта: www.periodicals.ru, e-mail: info@periodicals.ru

To effect subscription it is necessary to address to one of the partners of JSC «MK-Periodica» in your country or to JSC «MK-Periodica» directly.
Address: Russia, 129110 Moscow, 39, Gilyarovsky Street, JSC «MK-Periodica»
Tel.: (495) 681-91-37, 681-97-63;
fax (495) 681-37-98
E-mail: info@periodicals.ru
Internet: <http://www.periodicals.ru>

ЗВОНИТЕ, МЫ ЖДЕМ ВАС!

УЧЕБНЫЕ ЦЕНТРЫ АСМАП

Профессиональная подготовка в области международных автомобильных перевозок в Российской Федерации осуществляется в специализированных центрах АСМАП. Учебные центры АСМАП осуществляют профессиональную подготовку персонала по следующим направлениям.

- Курс квалификационной подготовки по организации международных автомобильных перевозок.
- Курс повышения квалификации специалистов по организации перевозок автотранспортом в международном сообщении. Специальный курс профессиональной подготовки водителей - международных.
- Курсы профессиональной подготовки водителей, осуществляющих перевозку опасных грузов (по всем классам грузов).
- Курс для преподавателей по подготовке водителей, осуществляющих перевозку опасных грузов.
- Специализированные краткосрочные курсы повышения квалификации для специалистов автотранспортных предприятий по темам:
 - тахографы, режим труда и отдыха водителей;
 - валютно-финансовые отношения во внешнеэкономической деятельности и бухгалтерский учет при международных автоперевозках;
 - таможенное регулирование международных автоперевозок;
 - международный экспедитор и международная экспедиторская деятельность;
 - технико-экономическое обоснование выбора и приобретения подвижного состава для международных перевозок;
 - основы менеджмента для предпринимателей.

Предлагают:

- консультации и разработку бизнес-планов;
- проведение обучения по согласованным с заказчиком программам с выездом на предприятия.

Организуют:

- обучение и стажировку международных автоперевозчиков в любой европейской стране.

Условия поступления на курсы:

Запись в группу обучения производится по телефону или непосредственно в УКЦ АСМАП.

Дополнительную информацию можно получить в департаменте управления АСМАП

125319, Москва, Ленинградский проспект, 64
e-mail: pronina@asmap.ru
http://www.asmap.ru
Тел.: (495) 232-66-27,
Факс: (495) 232-66-28

АДРЕСНЫЕ РЕКВИЗИТЫ УКЦ АСМАП

Головной Учебно-консультационный центр:

г. Москва

125319, Москва, Ленинградский пр., 64
Тел./факс: (495) 234-43-22
tccasmap@mail.ru

Региональные Учебно-консультационные центры:

г. Санкт-Петербург

191002, Санкт-Петербург, ул. Ломоносова, 24
Тел./факс: (812) 764-65-38, 571-89-49
arc@mail.admiral.ru
www.asmap-tcc.spb.ru

г. Брянск

241035, Брянск, ул. Харьковская, 12
Тел./факс: (4832) 68-70-74

г. Саратов

410054, Саратов, ул. Политехническая, 77
Тел./факс: (8452) 50-66-58
anna-evseeva@mail.ru
sicheva@sstu.ru

г. Омск

644080, Омск, пр. Мира, 5, к.2, комн.256
Тел./факс: (3812) 65-03-87, 65-05-54
repk@sibadi.org.ru

г. Хабаровск

680035, Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 136
тел.: (4212) 37-51-93, факс: 72-07-12

г. Калининград

236029, Калининград, ул. Озерная, 30
Тел.: (4012) 76-10-68
ukcasmap@gazinter.net

г. Екатеринбург

620100, Екатеринбург, Сибирский тракт, 36, комн. 306
Тел./факс: (343) 254-64-07; 261-52-74
khjj@yandex.ru

г. Набережные Челны

423810, Республика Татарстан, г. Набережные Челны,
пр. Мира, 68/19
Тел./факс: (8552): 58-39-90
tccasmap_chelny@mail.ru

г. Краснодар

350072, г. Краснодар, ул. Московская, 2
Тел./факс: (8612) 59-74-60; факс: 75-87-46
moskvich@kubstu.ru

г. Улан-Удэ

670013, г. Улан-Удэ, ул. Ключевская, 40А
тел.: (3012) 41-08-04, факс: (3012) 43-46-71
auto@esstu.ru

г. Чита

672000, г. Чита, ул. Горького, 28,
тел.: (3022) 32-41-74, факс: 26-06-03

г. Нижний Новгород

603115, г. Нижний Новгород, ул. Ашхабадская, 86/34,
Тел./факс: (8312) 18-67-13rzat@sinn.ru

Подготовку водителей-международников можно осуществить:

г. Аксай

346700, г. Аксай, Ростовская обл., ул. Промышленная, 2,
УКЦ «Совтрансавто-Ростов»
Тел./факс: (86350) 5-50-25